

Ferrocarriles y Desarrollo

Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914



ehu press



OPEN ACCESS



MANUEL GONZALEZ PORTILLA - MANUEL MONTERO
JOSE M^a GARMENDIA - PEDRO A. NOVO - OLGA MACIAS



1. **Vivir y morir en las minas**
Pilar Pérez-Fuentes Hernández
2. **Mendigos y vagabundos en Vizcaya (1766-1833)**
Juan Gracia Cárcamo
3. **Entre el deshonor y la miseria**
Lola Valverde Lamsfus
4. **Los poderes locales en Vizcaya**
Fernando Martínez Rueda
5. **Comercio y banca**
M^a Catalina Gutiérrez Muñoz
6. **Los milicianos de la cultura**
Christopher Cobb
7. **Ferrocarriles y desarrollo**
Manuel González Portilla
Manuel Montero
José M^a Garmendia
Pedro A. Novo
Olga Macias

Ferrocarriles y desarrollo

(Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914)

Manuel González Portilla

Manuel Montero

José M.^a Garmendia

Pedro A. Novo

Olga Macias

Ferrocarriles y desarrollo

(Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914)

Manuel González Portilla
Manuel Montero
José M.^a Garmendia
Pedro A. Novo
Olga Macias

Bilbao

eman ta zabal zazu



SERVICIO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO

ARGITARAPEN ZERBITZUA
EUSKAL HERRIKO UNIBERTSITATEA

1995

FERROCARRILES y desarrollo (Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914) / Manuel González Portilla, [et al.].— Bilbao : Servicio Editorial. Universidad del País Vasco/EHU, 1995.— 346 p. ; 23 cm.

DL: BI-2699-1995

ISBN: 84-7585-725-6

I. González Portilla, Manuel 1. Ferrocarriles — País Vasco 2. País Vasco — Condiciones económicas — Siglo XIX 3. País Vasco — Condiciones económicas — Siglo XX 656.2(466)“18/19”

Este libro es el resultado de un más amplio trabajo de investigación sobre la historia de los ferrocarriles vascos, que contó con la ayuda del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco

© Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco
Euskal Herriko Unibertsitateko Argitarapen Zerbitzua

I.S.B.N.: 84-7585-725-6

Depósito legal: BI-2.699-95

Fotocomposición: Rali, S.A.

Particular de Costa, 8-10 - 48010 Bilbao

Imprime: Imprenta BOAN

Padre Larramendi, 2-bajo - 48012 Bilbao

Indice

Capítulo I: Las carreteras y caminos del País Vasco antes del ferrocarril (1750-1850)	13
La renovación de las comunicaciones del País Vasco con el mercado interior	16
El camino de Pancorbo, la ruta bilbaína hacia Castilla	16
El eje de las comunicaciones alavesas: el Camino Real y de Postas	19
Los enlaces de Guipúzcoa: la Carretera General de Coches	21
Las redes provinciales	24
La renovación de los caminos de Vizcaya	25
Los Caminos de Escala	25
El Plan de Iguala	26
La administración de caminos	29
La construcción de la red de caminos de Alava	31
Los Caminos de Antepardo y de Las Conchas de Haro	31
El Camino de Vitoria a Logroño por Laguardia	31
Las rutas hacia Bilbao	32
Los caminos hacia Navarra	35
Las carreteras de Guipúzcoa construidas por pueblos y asociaciones	35
La explotación de caminos carretiles y carreteras del País Vasco	37
La utilización de los caminos de Vizcaya	37
Los rendimientos de los caminos alaveses	46
Recaudación en los caminos de Guipúzcoa	51

Capítulo II: La construcción de los ferrocarriles en el País Vasco: principales etapas	57
La construcción de los ferrocarriles: una visión de conjunto	62
1.º.—Fase inicial de proyectos ferroviarios que no se llevaron a cabo (1829-1856)	62
2.º.—Construcción de las dos grandes líneas que unían al País Vasco con el mercado interior (1857-1864). Los ferrocarriles comerciales	62
3.º.—Planificación y construcción de los ferrocarriles mineros (1857-1882)	63
4.º.—Construcción de los ferrocarriles que unen Bilbao con las cuencas fluviales de su entorno. Los ferrocarriles industriales (1879-1880)	64
5.º.—La unión ferroviaria de Vizcaya con las provincias limítrofes (1890-1900)	65
6.º.—Construcción de diversas líneas que complementaban la red ferroviaria básica	66
 Capítulo III: La red ferroviaria del País Vasco	 69
 Capítulo IV: En los orígenes de los ferrocarriles vascos: los primeros proyectos de los comerciantes bilbaínos	 81
Crisis y recuperación del capitalismo comercial a mediados del siglo XIX	81
El camino de fierro de Valmaseda: la primera mención al ferrocarril	84
El proyecto del Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao	86
 Capítulo V: El Ferrocarril Tudela-Bilbao, un ferrocarril comercial	 95
La Ley General de Ferrocarriles y el comercio bilbaíno	95
La Compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao	98
La construcción de la línea y su fracaso financiero	103
 Capítulo VI: Los ferrocarriles mineros	 109
La construcción del ferrocarril de Triano	110
Los ferrocarriles mineros concluidos después de la Guerra Carlista	113

Capítulo VII: La construcción de la red ferroviaria de Vizcaya. Los ferrocarriles vascos entre 1876 y 1890	117
El Ferrocarril Central de Vizcaya o Ferrocarril Bilbao-Durango	118
El Ferrocarril Bilbao-Portugalete	123
El Ferrocarril Bilbao-Las Arenas	125
El Ferrocarril del Cadagua	129
Las prolongaciones del Ferrocarril Central de Vizcaya durante los años ochenta. El Amorebieta-Guernica y el Durango-Zumárraga	130
 Capítulo VIII: La construcción de ferrocarriles interprovinciales (1890-1907)	135
El Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda	136
El Ferrocarril Santander-Bilbao	144
La unión ferroviaria entre Bilbao y San Sebastián: los Ferrocarriles Vascongados	147
 Capítulo IX: Los ferrocarriles construidos durante el primer tercio del siglo XX. Crisis y nacionalización de los ferrocarriles .	151
El Ferrocarril San Sebastián-Hendaya	153
El Ferrocarril Vasco-Navarro	154
El Ferrocarril del Urola	157
La nacionalización de los ferrocarriles	158
 Capítulo X: La Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao: un estudio monográfico	161
La unión ferroviaria de Bilbao y Santander	163
Carácter de la línea Bilbao-Santander	167
Ferrocarril del Cadagua	173
El Ferrocarril Zalla-Solares	176
El Ferrocarril Santander-Solares	179
Los tres tramos del Ferrocarril Santander-Bilbao. Comparación	181
Explotación de los Ferrocarriles Santander-Bilbao entre 1897 y 1913	187
Evolución de los tráficos del Ferrocarril Santander-Bilbao entre 1897 y 1913	196
Los resultados de la explotación de las líneas Santander-Bilbao	211
El punto de partida: la rentabilidad de la línea al fusionarse ...	212
La rentabilidad de las líneas Bilbao-Santander entre 1897 y 1913	216
Rentabilidad de los ferrocarriles de la compañía Santander-Bilbao entre 1897 y 1913	225

La Compañía del Ferrocarril Bilbao-Santander entre 1913 y 1935	226
Los tráficos y resultados de la línea Santander-Bilbao	231
Los tráficos y resultados de la línea Bilbao-Plencia	243
Los resultados del Bilbao-Santander y del Bilbao-Plencia. Comparación	248
Desarrollo de la Compañía y resultados empresariales	253
La explotación de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia por la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Santander	258

Capítulo XI: La organización empresarial del sector ferroviario vasco

<i>1.—Los capitales movilizados por las construcciones ferroviarias</i>	273
El capitalismo comercial y la configuración de las líneas de carácter general radial (1845-1870)	273
La construcción ferroviaria en el País Vasco entre 1870 y 1920	275
El ferrocarril de Bilbao a Portugalete	275
Los ejes Bilbao-San Sebastián y Bilbao-Santander	276
Las conexiones con Guipúzcoa y Francia: la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y el Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa	277
Las conexiones con Santander y León: los ferrocarriles de Bilbao a Santander y de La Robla	280
Las conexiones con Alava y Navarra: los ferrocarriles del Plazaola y el Vasco-Navarro	281
Las líneas de carácter comarcal	282
La reorganización económica y la renovación de los sistemas de transporte (1920-1936)	285
Las últimas construcciones ferroviarias en el País Vasco: la intervención directa de los poderes políticos provinciales y estatales	285
Los enlaces ferroviarios del puerto de Bilbao con las Cuencas del Ebro y del Duero	286
<i>2.—La concentración empresarial del sector ferroviario y su vinculación con otros sectores productivos</i>	289
La concentración empresarial del sector ferroviario	290
Las líneas generales de carácter radial	293
La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	294
El Ferrocarril de Bilbao a Portugalete	297
Las líneas generales de carácter interno	300
La Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao	300

La Compañía del Ferrocarril de La Robla	303
Las compañías de los Ferrocarriles Vascongados, de San Sebastián a la Frontera francesa y del Ferrocarril del Plazaola	305
Las líneas comarcales	309
Capítulo XIII: La articulación ferroviaria del espacio industrial y demográfico	313
Líneas de interés general	314
La conexión de las capitales del País Vasco y Navarra: los ferrocarriles del Plazaola y el Vasco-Navarro	327
Líneas de conexión con las provincias de Cantabria y de León	331
Líneas de interés comarcal	336

Capítulo 1

Las carreteras y caminos del País Vasco antes del ferrocarril (1750-1850)

El transporte y la infraestructura de comunicaciones terrestres constituyen aspectos fundamentales para el análisis de la evolución económica. Los efectos que tuvieron en la sociedad en su conjunto fueron (y continúan siéndolo) de enorme transcendencia. En la conciencia de los pensadores de los siglos XVIII y XIX estuvo la necesidad de dotar al país de una moderna red de carreteras que facilitara, a todos los niveles, las relaciones comerciales, posibilitando de paso la formación de un mercado nacional más amplio. Efectivamente, el transporte tiene la virtualidad de ser, además de una actividad económica por sí misma, una utilidad final para todos aquellos productos susceptibles de ser acarreados, además de constituir un servicio al consumidor y un factor decisivo en la ampliación e integración del mercado nacional. En una palabra, los transportes constituyen una parte vital del sistema económico.

Sin duda, tales motivos eran suficientes para emprender la construcción y modernización de una completa red de carreteras. La monarquía borbónica intentó mejorar las comunicaciones viarias desde finales del siglo XVIII. Se buscaban medios de comunicación fáciles, abundantes, regulares y que absorbieran la demanda de transporte sin que su incidencia en el precio final de los productos hiciera poco menos que imposible la comercialización de muchos de ellos. Baste señalar que si bien la progresiva sustitución de los caminos de herradura por los carretiles supuso, de entrada, un descenso entre el 20 y el 30 por ciento en los costos del transporte, las tarifas eran aún abultadas. Para las mercancías de mucho volumen y escaso valor ¹ (cereales, paja, algunos bienes de subsistencia) re-

¹ MADRAZO MADRAZO, Santos: "Precios del transporte y tráfico de mercancías en la España de finales del Antiguo Régimen". Moneda y Crédito. Revista de Economía. N.º 158.

sultaba difícil su colocación en otros mercados ². De otro lado, los conflictos bélicos, las Guerras de la Convención y de la Independencia primero y las Carlistas después, junto con la difícil situación económica, producto de las pérdidas coloniales y del mercado de la Europa del noroeste, retrasaron la construcción de una moderna y eficaz infraestructura terrestre hacia el interior de la Península.

Serán objeto de análisis en este capítulo las carreteras y caminos carretiles construidos en el País Vasco desde finales del siglo XVIII hasta mediados del XIX; el material móvil, que en este caso no será mecánico, como contraposición a los ferrocarriles; y el contenido del transporte, muy difícil de determinar con exactitud para la época propuesta dada la ausencia de fuentes documentales directas. Existirían otra serie de ingredientes, como la velocidad, capacidad de carga, regularidad, seguridad, etc., que también son dignos de tener en cuenta. Y, por supuesto, la oferta de transporte, en la que intervienen diversos factores económicos, tecnológicos (muy limitados a tenor de la época) o la disponibilidad de recursos utilizables.

Nuestro interés por la red de carreteras y caminos carretiles del País Vasco se enmarca en una doble dirección. Por una parte, abordaremos los distintos períodos en los que se construyó esta infraestructura de comunicaciones. Al respecto es necesario destacar la atención prestada y los esfuerzos financieros arrojados por las instituciones provinciales y locales, y en última instancia por la ciudadanía en general. A medida que la economía iba alcanzando nuevas cotas de desarrollo y modificaba parte de sus estructuras productivas, la red de comunicaciones terrestres fue ampliándose, respondiendo de este modo a las nuevas necesidades. Prestaremos por ello una atención preferente a los caminos de carácter general, que comunicaban las capitales y puertos con las principales áreas de influencia, sin olvidar los de naturaleza más particular, toda vez que, vinculados con los primeros, formaban una red que tendía a cubrir la mayor parte del territorio.

De otro lado, estudiaremos el tráfico soportado por estas carreteras o caminos carretiles mediante el análisis de los portazgos. Tal estudio pre-

Madrid, 1981. Madrazo señala cómo la incidencia del costo de transporte es tanto más baja cuando más elevado es el valor de la mercancía y viceversa.

² SANCHEZ ALBORNOZ, Nicolás: *Las crisis de subsistencia de España en el siglo XIX*. Rosario (Argentina), 1963. *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX*. Madrid, 1977. *España hace un siglo: Una economía dual*. Madrid, 1977. Sánchez Albornoz señala la paradoja de la frecuencia de las hambrunas habidas en determinadas zonas de la geografía nacional durante el siglo pasado, mientras que en otros lugares no muy alejados se pudrían cosechas ante las dificultades de su comercialización, dadas las deficiencias del transporte y la enorme incidencia de las tarifas de acarreo en el precio final de los bienes de subsistencia.

senta algunas dificultades metodológicas. Hay que señalar, de entrada, que la administración de los caminos y peajes fue distinta en las tres provincias.

En Vizcaya y a partir de 1859, la propia Diputación tuteló de manera directa las recaudaciones obtenidas en las cadenas establecidas a lo largo de su red. El tránsito provincial quedaba reflejado en los estadillos de que disponían las cadenas, donde se registraba el número de caballerías, ganados y vehículos que habrían pasado por aquel punto a lo largo del año, junto con la cantidad abonada en función del camino, del material móvil y del tipo y cuantía del tiro. Es, por tanto, de una fuente oficial de carácter recaudatorio, que no aporta datos sobre la naturaleza, procedencia y destino de las mercancías³. Aún así, la cantidad y calidad de las fuentes estadísticas permite aventurar una estimación de las toneladas que habrían transitado por la red de carreteras y sus rendimientos correspondientes, esto es, averiguar la capacidad de absorción de la red de caminos principales de Vizcaya en las fechas propuestas⁴.

No podemos decir lo mismo de los caminos y peajes establecidos en Alava y Guipúzcoa. La Diputación alavesa no administraba directamente las cadenas. Su labor se reducía a fijar las cuantías de los peajes y a sacar a remate los portazgos. Así, no disponemos de las recaudaciones exactas, ni del número de vehículos y caballerías que habrían transitado por la red provincial. No son menores las dificultades encontradas en la red de caminos guipuzcoanos. Apenas si contamos con algunos datos estadísticos de los productos rematados en las cadenas de la Carretera General y de Coches entre los años 1828 y 1832. Del resto de caminos, y dado el carácter de asociaciones que revistieron, no disponemos de las cantidades obtenidas. Contamos, eso sí, con las recaudaciones de todas las carreteras de la red provincial entre 1852 y 1862, a partir del establecimiento de la *igualada de caminos*. Por contra, no podemos señalar el número de vehículos y caballerías que habrían transitado por las carreteras.

A pesar de estas contrariedades, cabe realizar un análisis comparativo del grado de utilización de los caminos carretilos mediante el estudio de

³ Aunque las fuentes no proporcionan noticias sobre la naturaleza de las mercancías transportadas, ni sobre su procedencia o destino, sí podemos clasificarlas en dos tipos básicos. Un transporte estacional barato y muy operante de bienes de subsistencia. Dado el carácter deficitario del agro vizcaíno, cabe pensar que estas mercancías procedían de Castilla, Navarra, La Rioja y otras provincias limítrofes, consistentes básicamente en cereales, vinos, aceites y sal. El camino de vuelta se haría con pescados en escabeches o salazón, animales de engorde y toda la variedad de productos coloniales llegados al puerto de Bilbao. En segundo lugar, mercancías de consumo indirecto, con una red de distribución más perfeccionada y extendida. Se trataría de productos como lana en bruto, textiles, cueros, embalajes, carbón vegetal, productos siderúrgicos semielaborados, materiales de construcción, manufacturas, etc.

⁴ NOVO LOPEZ, Pedro A.: La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril. Historia Contemporánea. 1993, número 10 (Pág. 199-234).

las recaudaciones obtenidas. Es posible, así, evaluar cuáles fueron las rutas más utilizadas. En definitiva, tales datos nos aproximan al grado de adecuación de la red del País Vasco a las necesidades planteadas.

Los inconvenientes que presenta el estudio del movimiento de viajeros nos induce a renunciar a su análisis. Los únicos datos de que disponemos los proporcionan los estadillos de la red vizcaína, pero sólo registran el número y recaudación de las diligencias que habrían pasado por los portazgos. Nada sabemos sobre el tipo de carruajes y tiros, menos aún del número de viajeros que pudieron transportar. Téngase en cuenta, además, que hasta la aparición de los ferrocarriles los desplazamientos a cortas distancias se hacían a pie o a lomos de caballerías, sobre todo para aquellos segmentos de la población que no disponían de recursos suficientes, utilizándose las diligencias únicamente para las distancias largas. Y carecemos de noticias fiables que nos permitan aproximarnos a tales movimientos.

La renovación de las comunicaciones del País Vasco con el mercado interior

El camino de Pancorbo, la ruta bilbaína hacia Castilla

Los intereses de la burguesía mercantil bilbaína de finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX explican las razones que impulsaron la construcción de determinados caminos, las rutas seguidas y las prioridades mantenidas. Tres fueron sus mayores preocupaciones, condicionadas por la situación geográfica del Señorío.

En primer lugar se buscó el mantenimiento de las tradicionales actividades mercantiles; de ahí el interés mostrado en la defensa del *hinterland* económico de la meseta castellana, con la que sostenía un intenso comercio de lanas, cereales y harinas.

En segundo lugar se intentó conservar los contactos y relaciones comerciales con los mercados europeos y captar nuevos tráficos, pues el puerto de Bilbao actuaba como un importante centro de intermediación comercial. Exportaba productos semielaborados de las ferrerías vizcaínas, vinos riojanos y de la ribera del Ebro, así como las mercancías castellanas mencionadas anteriormente. Esta actividad era complementada con la redistribución en el mercado interior de las manufacturas provenientes de Europa.

Por último, el temor a la marginación económica, que se produciría si Bilbao quedaba apartado de las rutas comerciales, actuó como un resorte para que la burguesía desarrollara una importante capacidad de respuesta a todas aquellas circunstancias que amenazaran su actividad.

La necesidad de dotarse de infraestructuras de comunicación terrestre que facilitara su actividad comercial constituye uno de los motivos prioritarios que impulsaron la construcción de caminos carretilles que enlazaran Bilbao con la Península. Hasta entonces tres habían sido las rutas, prácticamente de herradura, que venían utilizando. La primera de ellas corría paralela al río Cadagua hasta llegar a Valmaseda. Desde aquí y por el paso del Cabrio (740 m.) continuaba hasta Medina de Pomar. Cabía la posibilidad de ascender por la Peña Angulo para acceder al Valle de Losa, continuando el camino en dirección a La Bureba. Una segunda ruta partía de Durango y tras ascender el paso de Urquiola (713 m.), se dirigía a Ochandiano para terminar en Vitoria. Por último, el camino que partía de Bilbao siguiendo el curso del río Nervión hasta la ciudad de Orduña. En este punto, las mercancías eran transbordadas a lomos de caballería para ascender la Peña. Una vez en Berberana, continuaban la ruta hasta enlazar en Pancorbo con el camino real. Esta última había sido tradicionalmente la ruta más utilizada de las tres mencionadas y en la que centrará sus aspiraciones la burguesía bilbaína ⁵.

La decisión tomada por el Señorío de Vizcaya, la Villa de Bilbao y el Consulado, para construir *por terceras partes* un camino carretil desde Bilbao a Pancorbo, *rompiendo* la Peña de Orduña, contó desde el principio con una fuerte oposición. Tanto los alaveses como los guipuzcoanos habían conseguido paralizar la iniciativa vizcaína en varias ocasiones. Los primeros, temerosos de perder para su capital la privilegiada situación estratégica que había mantenido, a medio camino entre el litoral vasco y el interior peninsular: hasta entonces, tanto las rutas que se dirigían a Vizcaya y Guipúzcoa, como las orientadas hacia La Rioja, Navarra y Castilla tenían en Vitoria un paso obligado. Mientras tanto, los guipuzcoanos temerían que el comercio basculase en exceso hacia el puerto de Bilbao, en detrimento de los de San Sebastián, Pasajes o Deva. Las amenazas para el comercio bilbaíno no terminan aquí. Burgos y Santander habrían logrado con anterioridad la construcción, a expensas del erario público, de una carretera entre ambas provincias con la intención de desviar el comercio de las lanas hacia el puerto de Santander ⁶.

⁵ «*Me limitaré a advertir que los bilbaínos se han preocupado siempre de consolidar y aumentar las ventajas que de la situación topográfica de la Villa se derivaban, cuidándose de asegurarse medios fáciles de enlace con el mar y con Castilla, bases necesarias para la expansión de su comercio*» Más adelante cuando hace mención al camino de Pancorbo afirma «*significar en la vida bilbaína un triunfo definitivo, logrado al cabo de una lucha secular contra todos, propios y extraños: Alava, Guipúzcoa, Navarra, Burgos y Santander, opusieron formidable resistencia a que tal camino tuviese acceso por la Peña de Orduña*». ECHEGARAY, Bonifacio: *La vida civil y mercantil de los vascos a través de sus instituciones públicas*. San Sebastián, 1923. (Pág. 113-114).

⁶ ATARD, Palacio: *El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*. Madrid, 1950. Para Atard, la apertura del camino de Reinosa responderá a una mal disimulada animadversión hacia las provincias exentas. Para potenciar el tráfico de este camino,

Obtenida la aprobación definitiva por el Consejo de Castilla, en Juntas Generales de Vizcaya de 20 de julio de 1768 y 18 de mayo de 1770 se acordaba la construcción del camino, «obligándose a todos los pueblos del Señorío a contribuir con un arbitrio de ocho cuartos en cántara de vino foráneo, destinados por mitades a los caminos particulares de cada república y al de Bilbao a Pancorbo»⁷ Las obras definitivas dieron comienzo en 1770, bajo la dirección del arquitecto Marcos de Bierna, siendo concluidas cinco años más tarde. Tenía el camino una longitud de 14,5 leguas (88,5 Km.) y habría costado 4,5 millones de reales si hacemos caso a Madoz⁸. En realidad, desconocemos la cantidad exacta de los capitales tomados como empréstito para hacer frente a las obras. Sabemos, eso sí, que los capitales debidos como préstamos en 1859 (el camino había sido cedido a la Diputación 10 años antes), junto con los intereses capitalizados de algunos años dejados de pagar durante la Guerra Carlista, unidos al valor de los terrenos ocupados, ascendían a 3.985.645 reales⁹.

Las transformaciones originadas por la apertura de este camino ocasionaron la decadencia y numerosos perjuicios para el tráfico de mercancías tanto en los pueblos de la Merindad de Durango como para los de las Encartaciones. Estos últimos se quejaron vivamente por las contribuciones que se vieron obligados a efectuar, pese a que ellos también disponían de un enlace directo con Castilla. Mientras tanto, y para responder al camino de Pancorbo e impedir de paso la decadencia de la ruta de Urquiola, los pueblos de la Merindad de Durango, junto con las villas de Ermua y Ochandiano, crearon una asociación para abrir uno nuevo. Hasta entonces, la Peña de San Antonio de Urquiola sólo permitía el paso de mercancías a lomos de caballerías. Las Reales Cédulas de 31 de octubre de 1777 y 30 de julio de 1779 aprobaban los peajes y arbitrios para el nuevo camino¹⁰. Comenzadas las obras en 1782 bajo la dirección del arquitecto Antonio de Echanove, no serían terminadas en su totalidad hasta cinco años después. Con posterioridad, la misma asociación construyó la carretera que desde Durango se dirigía hacia Guipúzcoa, pasando previamente por Bériz, Ermua y Eibar.

la corona había concedido una serie de ventajas de tipo fiscal para aquellas mercancías que fuesen transportadas por esta ruta, en claro detrimento del puerto bilbaíno.

⁷ ALZOLA MINONDO, Pablo: *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*. Bilbao, 1898, p. 114.

⁸ MADDOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1850. (Pág. 375)

⁹ Archivo General del Señorío de Vizcaya. Registro n.º 16, legajo n.º 4-2.

¹⁰ Los peajes exigidos en los portazgos eran de 4 maravedies para las caballerías menores y 8 para las mayores. Los carros de dos ruedas pagarían 2 reales y 4 los mayores. Los pueblos de la Merindad se obligaban a contribuir con un 1/4 en azumbre de vino foráneo, arbitrio que serviría para el pago de los intereses y amortizaciones de los capitales invertidos por los accionistas.

Sin embargo, y a pesar de la importancia que tenía la apertura de la carretera de Urquiola y el vínculo establecido con Guipúzcoa, los pueblos de la Merindad de Durango y los accionistas eran conscientes de que el éxito de ambos caminos dependía de la comunicación con el puerto de Bilbao. Por ello no dudaron en acudir a las Juntas Generales de Guernica en 1798, solicitando que el Señorío tomara a su cargo la construcción de la carretera entre Bilbao y Durango. Comenzadas las obras en 1805, no concluirán hasta 1817. Las penurias económicas ¹¹ y la Guerra de la Independencia dificultaron la ejecución de las obras. La carretera comenzaba en Dos Caminos, para terminar en Durango después de recorrer una distancia de 25,5 Km. El costo del camino es difícil de determinar ¹².

¿Qué papel jugaron las instituciones provinciales y municipales en la construcción de estas carreteras? El Señorío había participado directamente en la construcción del camino de Pancorbo, pero después dejó esta labor en manos de los pueblos directamente interesados y en las asociaciones, limitando su participación al establecimiento de las rutas de mayor interés, a la par que aseguraba a los inversionistas el cobro de dividendos fijando arbitrios particulares para cada una de ellas.

El eje de las comunicaciones alavesas: el Camino Real y de Postas

El Señorío de Vizcaya dejó en manos de la iniciativa privada la ejecución y dirección de buena parte de la red de caminos. No ocurrió lo mismo en Alava. La provincia asumió de manera directa y desde el primer momento la construcción, conservación y dirección de sus caminos. En Alava no se crearon empresas promovidas por los pueblos interesados. La financiación de la red fue asumida directamente por la provincia.

Una segunda peculiaridad de la red alavesa fue su marcado carácter radial. Vitoria, núcleo administrativo y económico de Alava, también asumía el papel de nudo de comunicaciones de la provincia. La privilegiada situación geográfica de Alava, a medio camino entre el litoral cantábrico y el interior

¹¹ Los arbitrios que se fijaron para la construcción de la carretera fueron de 8 maravedies en cántara de vino. No obstante, eran insuficientes para su conclusión, como aseguraba la Comisión nombrada en Juntas Generales de septiembre de 1814. «*El rendimiento del arbitrio sobre el vino destinado por este proyecto (...) no es suficiente para verificarlo en muchos años, y que conviene su total conclusión, tanto para la comunicación fácil con los pueblos de este Señorío con sus puertos y los pueblos de las otras provincias, como por estar ya intransitable*»

¹² No obstante sabemos que los capitales que se debían en 1859 alcanzaban la suma de 1.639.933 reales. De ellos, 1.258.000 lo eran por préstamos al 5 por ciento de interés, 188.700 reales por intereses capitalizados al 3 por ciento, mientras que el resto se debería por los terrenos ocupados al mismo tipo de interés. Ver, A.G.S.V. Registro n.º16, Legajo, n.º4-2.

de España, la convertía, y de manera especial a su capital, en núcleo destacado para la intermediación mercantil. Además de estos caminos principales, se construyeron otros de menor importancia y de carácter transversal, pero que tuvieron la virtud de implementar la trama viaria alavesa.

Las circunstancias mencionadas podían haber hecho de Vitoria una plaza mercantil destacada, pero esto no fue así. A ello contribuyó la competencia ejercida desde Vizcaya, y más concretamente desde el puerto de Bilbao y desde el camino de Pancorbo. Habría que añadir el traslado de las aduanas a la costa en 1841, o la deficiente oferta de medios de transporte (caballerías, carros, etc), no acorde con las necesidades de una provincia con vocación mercantil.

Con la construcción del Camino Real y de Postas daba comienzo la renovación de la infraestructura de comunicaciones terrestres de Alava. Se trataba del tramo alavés de la ruta que tenía origen en Madrid y que concluía en Bayona, construida en distintas fases desde fines del siglo XVIII. La iniciativa para construir el tramo que discurría por Alava partía de la corona. Y las Juntas Generales reunidas en julio de 1765, acordaban solicitar a Carlos III la facultad de imponer dos maravedíes en cada azumbre de vino consumido en la provincia ¹³, con el objeto de financiar las obras. La rapidez con que la institución provincial aceptó la construcción se enmarca en las rivalidades comerciales. El Señorío de Vizcaya hacía tiempo que pretendía construir un camino directo entre Bilbao y la Meseta.

Los planos los levantó Francisco de Echanove. Preveían una longitud total de 131.860 pies castellanos ¹⁴ y un coste de 1.144.634 reales. El costo final de la obra sería muy superior a lo presupuestado ¹⁵. Comenzó entonces el fuerte endeudamiento que soportará la provincia por la construcción de caminos. Así, en Juntas Generales de 1774 se propusieron varias medidas para aliviar esta situación: imponer «*un suave y benigno peaje sobre el nuevo camino Real de Postas* ¹⁶», repartir los gastos entre las distintas Her-

¹³ Archivo Provincial de Alava (A.P.A.). Juntas Generales celebradas el 12 de junio de 1765. La Real Orden de 3 de agosto del mismo año facultaba a la provincia para tomar sobre el arbitro señalado, 60.000 ducados a un interés del 3% «*o menos si se hallase*». A.P.A. Leg. DH 760-15.

¹⁴ Aproximadamente 37 kilómetros.

¹⁵ Una Real Orden de 19 de noviembre de 1766 ampliaba los censos a tomar a 104 mil ducados. Ordenaba así mismo, que los eclesiásticos contribuyeran al pago de dos maravedíes en azumbre de vino. Con posterioridad se fueron tomando nuevas cantidades, a las que habría que añadir los intereses devengados por los censos impuestos, todo lo cual hace muy difícil conocer el costo real de la obra. Ver, A.P.A. Legajos DH 270-2, DH 1262-5.

¹⁶ Esta posibilidad chocaba con un acuerdo al que llegó la provincia en 1644 con Felipe IV, por el cual ésta se obligaba a tener sus puentes, calzadas, etc., abiertas y reparadas sin recargo público alguno. Como compensación, la provincia no contribuiría en obras que se ejecutaran fuera de su jurisdicción.

mandades, o incluso aumentar el recargo sobre el vino consumido en la provincia. Todas las Hermandades se inclinaron por la imposición de un peaje, con la única excepción de Vitoria, opuesta a recargar el tránsito de mercancías, que perjudicaría directamente al desarrollo mercantil. La Real Orden de 6 de mayo de 1873 concedía a Alava la posibilidad de gravar con un peaje a los carruajes y caballerías que transitaran por el Camino de Postas¹⁷, como medio de financiar el resto de las obras¹⁸.

La construcción del tramo alavés finalizó en 1783. Se convirtió en la arteria principal de la provincia, por donde transitarán buena parte de las mercancías. Partía de las cercanías de Miranda de Ebro, para atravesar la provincia y dirigirse a los confines de Guipúzcoa por el puerto de Arlabán, marginando la ruta tradicional del túnel de San Adrián.

Los enlaces de Guipúzcoa: la Carretera General de Coches

«A pesar de los obstáculos que la naturaleza presenta, puede esta provincia mirarse como privilegiada y atendidas sus importantes y bien cuidadas carreteras¹⁹». Efectivamente, como ya apuntara Madoz en su Diccionario, la complicada orografía guipuzcoana, con numerosos ríos y montañas de cierta consideración, no fue un inconveniente para que tuviera una red de carreteras adecuada a las necesidades planteadas hasta mediados de la pasada centuria. Las actividades comerciales y la necesidad de abastecerse de productos agrícolas, dado el carácter deficitario del agro guipuzcoano, marcaría la dirección de los caminos carretiles.

En la construcción y financiación de las carreteras guipuzcoanas la participación fue muy diversa. Hasta mediados del siglo XIX la Diputación únicamente se hizo cargo de la Carretera General de Coches y el ramal que

¹⁷ Se establecían cuatro cadenas en las que se cobraban distintos peajes en función de la dirección seguida, siendo más baratos para aquellas que se dirigían hacia Guipúzcoa. Cabe suponer que la razón de esta peculiaridad estuviera en acuerdos recíprocos llegados entre ambas instituciones provinciales. También se establecían rebajas importantes cuando los viajes se hacían con retorno, o por el pago adelantado de la totalidad del camino, medidas que denotan cierta modernidad en la percepción de los peajes. Ver, A.P.A. Legajo DH 1257-12.

¹⁸ Hay que indicar no obstante, que el endeudamiento continuaría incrementándose, como lo ponía de manifiesto el procurador de la Hermandad de Arrastaria al afirmar que la deuda de la provincia en 1788 ascendía a seis millones de reales, a los que habría que añadir los intereses anuales por valor de 120.000 reales «*La mayor parte de estos empeños dimanar de la construcción del nuevo Camino Real de Postas y su conservación*», al que todas las hermandades contribuían de igual manera, a pesar de que no todos se beneficiaban directamente de él. Ver, Juntas Generales de mayo de 1788.

¹⁹ MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus provincias de ultramar*. Pag. 93.

se dirigía a Navarra. También los ayuntamientos soportaron fuertes endeudamientos, ya que en numerosos los casos los pueblos y villas levantaron sus propios caminos tomando capitales a censo e hipotecando determinados arbitrios municipales. Y se crearon empresas que emitieron acciones para la construcción de determinados caminos, tal y como habíamos visto en Vizcaya. En último término, el conjunto de la población y los usuarios harían frente a los gastos de la red de carreteras, mediante impuestos indirectos y los correspondientes peajes.

Desde muy antiguo tres habían sido las rutas principales utilizadas para comunicar la frontera con la península. La principal y más aprovechada tenía su origen en San Adrián, para continuar por Cegama, Segura, Villafraña, Tolosa, Hernani y San Sebastián, concluyendo en la villa fronteriza de Irún. La segunda partía de Salinas, dirigiéndose por Mondragón y Oñate hasta Beasáin, donde se encontraba con la anterior. Finalmente, la tercera ruta comunicaba Navarra y Guipúzcoa por Berástegui, enlazándose con las anteriores en Tolosa.

Las condiciones de estas rutas no siempre permitían el normal desenvolvimiento de las diligencias y demás carruajes que transportaban mercancías. De ahí que las Juntas Generales celebradas en Mondragón en julio de 1752 comisionaran al maestro de obras de la provincia para que reconociera todos los caminos²⁰. Esta iniciativa formaba parte de los esfuerzos promovidos por la corona, durante el último tercio del siglo XVIII, por dotar al país de unas infraestructuras más acordes con las necesidades. El informe del maestro de obras proponía cuantiosas inversiones: para el camino por Salinas, 456.352 reales; el puerto de montaña de San Adrián, 127.000²¹.

Las Juntas Generales de 1756 acordaron ejecutar lo que desde entonces se conocería como la Carretera General de Coches, el tramo guipuzcoano del Camino Real de Madrid a Bayona. Se financiaría tomando capitales a censo, para lo que se hipotecaba el 10% de los propios de los pueblos situados en la ruta, mientras que las demás localidades contribuirían con un 2,5%. El coste final fue más elevado, pues el presupuesto inicial atendía sólo al acondicionamiento del antiguo camino y no a la construcción de uno nuevo, que permitiera el paso simultáneo de dos carruajes²². La Di-

²⁰ Archivo General de Guipúzcoa (A.G.G.), secc. 2.ª, negoc. 4.º, legajo n.º 1. Los pueblos y villas presentaban en estas juntas diferentes cuentas para que la Diputación librara algunas cantidades sobre el importe de los propios y arbitrios, y así hacer frente al mantenimiento o construcción del camino proyectado.

²¹ El informe elaborado por Francisco Ybero detalla todos y cada uno de los gastos, pueblo por pueblo. Ver, A.G.G., secc. 2.ª, negoc. 4.º, Legajo n.º 3.

²² El cumplimiento de las características técnicas era vigilado por comisionados establecidos en los pueblos. El camino debía tener al menos 18 pies de ancho, ser uniforme en toda su extensión, y tener el suficiente "cascajo" como para evitar el continuo traqueteo de las ruedas. Ver, A.G.G., secc. 2.ª, negoc. 4.º, Legajo n.º 14.

putación se vio obligada a subvencionar la carretera con el 20% de sus rentas, mientras que se subía hasta el 5% la aportación de los pueblos situados fuera de la ruta ²³.

La intrincada geografía guipuzcoana y las frecuentes y copiosas lluvias que ocasionaban continuos deterioros, hacían difícil regular el costo de la obra. De otro lado, la negativa de algunos pueblos para aportar terrenos concejiles en permuta de los que se tomaban para la carretera, ocasionaron nuevos desembolsos. Un problema añadido, y que ocasionó una viva polémica, fue la negativa de algunos pueblos, encabezados por la villa de Legorreta, a hacerse cargo de la reparación y conservación de la carretera ²⁴. Las peticiones de dinero con destino a la Carretera General y de coches no terminarían aquí ²⁵. El costo final, junto con el ramal de Navarra, habría ascendido a casi ocho millones y medio de reales, cuyos intereses suponían un desembolso anual a la Diputación de 203.000 reales.

Para la reparación y conservación de la carretera, la Diputación no previó en principio cobrar peajes. Desde su punto de vista, se derivarían varios inconvenientes del establecimiento de cadenas, además de que, según se alegaba, se contravenía así el capítulo 8.º de los fueros y privilegios de la provincia ²⁶: de establecerse peajes en la Carretera General, no podría negarse a ulteriores repartimientos con que financiar nuevas obras. Ni tampoco al intento de los pueblos que habían construido las suyas propias, si querían colocar barreras en ellas.

De todas formas, las continuas protestas sobre el rendimiento de los arbitrios y su progresivo deterioro, hicieron que las Juntas Generales celebradas en Tolosa en 1787 acordasen levantar siete barreras a lo largo de las 18 leguas de la Carretera General y de Coches. Pensaban que los peajes y arbitrios bastarían para hacer frente a los intereses de los censos, amortización de los capitales y atender a la reparación y conservación. La rea-

²³ Archivo General de Alava. Legajo DH 1257-11.

²⁴ Una Real Orden de 23 de julio de 1772 daba la razón a los pueblos al establecer que *«los reparos menores (...) sean de cargo del pueblo en cuyo término se causaren, pero si se necesitara obras de cantería, mampostería, poner guarda ruedas u otras cosas considerables, se haya de costear en el señorío del portazgo y en la provincia de Alava y Guipúzcoa, de los arbitrios concedidos»*. Ver, A.G.G., secc. 2.ª, negoc. 4.º, Legajo n.º 33.

²⁵ Una comisión de procuradores de la provincia proponía en 1782, imponer 200.000 pesos fuertes en el Banco de San Carlos. Otras iniciativas de la Diputación la llevaría a dirigirse a sus agentes en la península y fuera de ella, para que solicitaran dinero a censo para los caminos. Ver, A.G.G., secc. 2.ª, negoc. 4.º, Legajos n.º 11, 18 y 32.

²⁶ Así lo entendió la comisión creada para estudiar el proyecto de establecimiento de portazgos. *«Lo que siendo reparable y extraño aún en países mas sujetos a pechos y contribuciones, debe serlo mucho más en una provincia donde hasta nuestros tiempos se ha hecho gloria y obstentación de la exención y libertad, mirando como un contrafuero manifiesto, no solamente el grabar nuestros propios frutos, sino el que fuera de la provincia pudiesen exigirnos de los extraños que viniesen a ella»*. A.G.G., secc. 2.ª, negoc. 4.º, Legajo n.º 1.

lidad fue muy distinta. Con los años, además de incrementarse la deuda financiera, la Carretera sufriría un continuo empeoramiento por falta de conservación.

Para aminorar en lo posible el endeudamiento la Diputación Foral de Guipúzcoa elaboró distintos proyectos con resultados no enteramente satisfactorios ²⁷. Las Juntas Generales del año 1800 acordaban un primer plan para hacer frente al endeudamiento, propósito que no debió de llegar a buen término, pues la Comisión de Caminos estudiaba uno nuevo tres años después ²⁸. La solución aprobada finalmente pasaba por la adopción del peaje, empleando las recaudaciones para la conservación de la Carretera General. Mientras tanto, los intereses corrientes de los censos los cubriría un contingente abonado por la Diputación y los pueblos. Por último, se abría una suscripción voluntaria mediante acciones de 500 reales, señalando como hipoteca la aldea de tabacos ²⁹.

Los tres principales itinerarios abiertos en el último tercio del siglo XVIII, esto es, la Carretera de Bilbao a Pancorbo, el Camino Real de Postas y la Carretera General de Coches, proporcionaron una importante renovación de las rutas comerciales. Comunicadas en distintas partes de sus recorridos, las iniciativas que las sustentaron no fueron necesariamente coincidentes. Obedecían a intereses contrapuestos de las distintas burguesías provinciales, de modo que, a veces, la construcción de carreteras enfrentó a las instituciones provinciales, más preocupadas de los intereses particulares que de una estrategia conjunta. Y es que la cortesía con que se trataban las *tres provincias hermanas*, no puede ocultar la carencia de una política económica común.

Las redes provinciales

Financiadas las carreteras de carácter general, que comunicaban las capitales de provincia con la península y la frontera francesa, las Diputaciones, los municipios y las asociaciones creadas a tal fin, centraron sus es-

²⁷ A finales del siglo XVIII, los intereses no pagados por los capitales tomados a censo ascendían a 849.333 reales, además de otras deudas a contratistas de obras por valor de 220.000 reales más. En total, 1.063.000 reales, a los que había que añadir los intereses correspondientes de cada año que sumaban 203.739 reales.

²⁸ La propuesta fue realizada por el Sr. Aldaz, comerciante de tabacos que solicitaba el privilegio absoluto de vender ese género durante 14 años. A cambio ofrecía un millón de reales a pagar en cinco años. Ver, A.G.G., secc. 2.^a, negoc. 4.º, Legajo n.º 14.

²⁹ Hay que señalar que ni las arcas provinciales ni las municipales cumplían su obligación de entregar a la caja de caminos los contingentes del 20, 10 y 5%. Las Juntas Generales celebradas en Vergara en 1803, estimaban que por estos conceptos se debían 254.000 y 358.000 reales respectivamente. Ver, A.G.G., secc. 2.^a, negoc. 4.º, Legajo n.º 25.

fuerzos en la construcción de caminos carretilos que vincularan la totalidad de la provincia. El objetivo era unir los puertos y principales centros mercantiles o manufactureros con las carreteras generales.

La renovación de los caminos de Vizcaya

Los Caminos de Escala

Si la aspiración principal de las carreteras de Pancorbo, Urquiola y Durango fue la comunicación con el interior de la Península, los *caminos de escala* tuvieron su origen en la búsqueda de una conexión entre los puertos vizcaínos y las carreteras generales. La iniciativa partía de las villas de Bermeo y Guernica, junto con algunas anteiglesias: solicitaban que fueran prorrogados los arbitrios creados con anterioridad, con el fin de construir un camino entre Durango y Bermeo³⁰. Las Juntas Generales no sólo aprobaron la prórroga solicitada. Creaban a su vez, una Comisión encargada de estudiar qué caminos eran de mayor utilidad para el Señorío y, por lo tanto, merecedores de preferencia³¹ en el empleo de los nuevos arbitrios.

Se estableció un orden de prelación en el que destacan dos direcciones. Cinco de los siete caminos propuestos trataban de conectar los puertos vizcaínos con las carreteras generales. Los dos restantes tenían como finalidad completar la red viaria en dirección a Guipúzcoa a través de Elorrio y hacia el interior de la Península por Valmaseda. Así, además de favorecer los tráficos al interior de la provincia e interprovinciales, conectaban determinados flujos comerciales secundarios con las rutas principales.

En la misma Junta General, de 17 de julio de 1818, se tomaban dos resoluciones que tendrán una enorme repercusión, toda vez que fijaban el modelo de financiación de esta red. En primer lugar, permitía que aquellos pueblos interesados en la construcción de alguno de los caminos señalados, formaran asociaciones o empresas por acciones, a los que se les aseguraba

³⁰ Juntas Generales de Guernica, celebradas entre los días 7 y 21 de julio de 1818. Los arbitrios eran de medio real en cántara de vino, utilizados para pagar los intereses y amortizaciones de los capitales prestados para el camino de vereda de Orduña; y 8 maravedies por cántara de vino foráneo para el camino de Bilbao a Durango. Estos arbitrios los pagaban todos los pueblos del Señorío, con la única excepción de los situados en la Merindad de Durango.

³¹ La Comisión fijaba el siguiente orden de preferencia. 1.- Una carretera de Durango a Bermeo, además de la construcción de un ramal al puerto de Elanchove y otro al de Ea. 2.- De Durango a Lequeitio, junto con un ramal al puerto de Ondárroa. 3.- Bilbao a Valmaseda. 4.- Una carretera que se dirigiera al Valle de Arratia. 5.- Otra que desde Durango terminara en Elorrio, enlazando de este modo con la que continúa hasta la localidad guipuzcoana de Mondragón. Concluidos éstas, también serían objeto de apertura las carreteras de Bilbao a Plencia y de Bilbao a Bermeo por Munguía.

el cobro de unos intereses fijos del 5%, mediante los arbitrios que se crearían a tal fin, y con el producto de las recaudaciones de los portazgos establecidos. Por último, la Junta General acordaba que una vez concluido el convenio establecido entre los propietarios del camino de Pancorbo y los rematantes de la conservación y descapitalización de los censos del mismo, los 70.000 reales anuales con que contribuía el Señorío fuesen transferidos a los *caminos de escala*, comenzando por el de Durango a Bermeo. Para ello se establecía una prorrata entre todos los pueblos, mediante un arbitrio de 17 maravedíes en verga de aguardiente. Tanto Bilbao, que era la copropietaria del camino de Pancorbo, como las Encartaciones, quedaban exentos de este pago.

Este modelo posibilitaba que los pueblos interesados directamente en las rutas adelantaran la construcción. Ahora bien, postergaba a los que tenían menor capacidad de reunir capitales para formar una asociación: las localidades con habitantes y consumos reducidos quedaban resignados a seguir sin comunicaciones terrestres o a esperar que llegara su turno en la prelación establecida.

En definitiva, la Diputación dejaba en manos de la iniciativa privada la ejecución y dirección de la red de *caminos de escala*. Las asociaciones o empresas obtenían los capitales necesarios mediante acciones, generalmente de 2.000 reales, que se garantizaban hipotecando los arbitrios aprobados por la administración provincial. Las cantidades recaudadas por remates se aplicaban al pago de los intereses y amortizaciones, a los que se añadían los productos recaudados en los portazgos.

Se constituían así tantas asociaciones como caminos existían. Cada una mantenía una total autonomía, con su caja, contaduría y administración. Las decisiones se tomaban en juntas de accionistas reunidas, al menos, una vez al año. Además de revisar las cuentas anuales, se procedía al nombramiento del director, contador y tesorero. En último término, será la totalidad de la población vizcaína quien terminaría pagando los caminos a través de los impuestos indirectos, esto es, mediante los consumos de vino y aguardiente.

El Plan de Igualdad

El sistema de construcción y financiación establecido para la red de carreteras de Vizcaya producía no pocas desigualdades. Únicamente aquellos pueblos que disfrutaban de cierto potencial económico podían reunir los fondos necesarios para las carreteras en las que estaban interesados. Y sin embargo, todos los pueblos del Señorío estaban obligados a contribuir de alguna forma a la red tutelada por la Diputación. Por otra parte, la construcción de la totalidad de la red de carreteras aprobadas se retrasaría enormemente si pensamos que los 70.000 reales debían pasar de una a otra según lo acordado en Juntas Generales de 1818.

Carreteras construidas antes del Plan de Iguala de 1831

Carretera	Año de Construcción	Kilómetros
Bilbao a Pancorbo	1775	88,6
Durango a Ochandiano	1784	19,2
Durango a Ermua	1787	13,8
Bilbao a Durango	1817	24,6
Bermeo a Durango	1824	34,1
Bilbao a Bermeo	1826	31,1
Carretera de Orozco	—	11,1

En Junta General de Guernica de julio de 1831 los pueblos de la Merindad de Durango pidieron que se les excluyese del pago de la prorrata de los 70.000 reales. La Comisión que debía informar sobre el asunto fue mucho más lejos. Constató la necesidad de una *nivelación* de los arbitrios que pagaban los pueblos, sin alterar la escala de caminos acordada en 1818, además de garantizar a los accionistas el cobro de sus intereses³². Por ello no dudan en crear una Comisión que propusiera a las Juntas un nuevo proyecto, consultando previamente con las asociaciones de caminos³³.

El artículo primero del proyecto del *plan de iguala* concentra, sin duda alguna, el aspecto más novedoso y que mayores repercusiones tendrá. Establecía que todos los caminos de Vizcaya «*son una carga especial y privativa del país, y los fondos especialmente designados en este proyecto y otros más si no bastasen, sustituirán a las hipotecas especiales constituidas por los pueblos y particulares en las empresas existentes*³⁴» Tenían, pues, el propósito resuelto de concentrar en manos de la administración provincial la totalidad de la red. Para ello se creaba la Dirección General de Caminos de Vizcaya en la que, además de la Diputación, estarían representados todos los caminos existentes mediante los directores de los mismos³⁵.

³² Juntas Generales de 8 de julio de 1831. «*Sería fácil formar un sistema general con cuya adopción desaparecieran las desigualdades con que actualmente contribuyen los pueblos situados en diferentes rutas...*»

³³ Los objetivos básicos que contemplaba el proyecto presentado en febrero de 1832 fueron los siguientes: 1.- Hacer desaparecer las desigualdades entre los pueblos respecto a las cantidades que estaban obligados a abonar; 2.- Facilitar la construcción de todos aquellos caminos que fueron aprobados en *la escala* de 1818, estableciendo nuevas cargas; 3.- Asegurar a los accionistas de las asociaciones de caminos, el cobro de los intereses sobre los capitales invertidos. Ver, A.G.S.V. Proyecto Plan de Iguala. Registro n.º 9, legajo n.º 1.

³⁴ A.G.S.V. Registro n.º 16, legajo n.º 1.

³⁵ En esta Dirección se centralizaban la totalidad de los excedentes resultantes entre lo que pagaba cada pueblo y la Iguala, cantidad estimada en 1.503.937 reales. Con estos fondos se atendía a los intereses, réditos y obligaciones fijos anuales de los caminos ya cons-

La Comisión del proyecto del Plan de Iguala proponía además la apertura de otros caminos³⁶ no contemplados en la Escala de 1818. Destaca por su significado la pretensión de construir *un carril de fierro* entre Bilbao y Valmaseda. Se planteaba como una compensación para Bilbao, toda vez que la capital vizcaína contribuía en la iguala como el resto de los pueblos, además de ceder dos terceras partes del sobrante recaudado en los portazgos del camino de Pancorbo, del que era propietario, junto al Consulado y a la propia Diputación. De haberse llevado a efecto el proyecto, Vizcaya habría contado con el primer ferrocarril³⁷ de España y uno de los primeros de Europa. Tampoco hay que desdeñar el propósito de abrir un nuevo camino para las *veneras de Somorrostro*, que sustituiría a los de herradura utilizados hasta entonces. Incluía este último proyecto, la construcción de muelles en Galindo «*notablemente útiles a la industria fabril de Vizcaya*»³⁸.

El proyecto sentaba las bases de la futura centralización de la red de caminos del Señorío, pero fue rechazado por la práctica totalidad de las sociedades propietarias de los mismos. Las razones son diversas, pero todas tienen en común la desconfianza en la Diputación. No existía, pues, un proyecto conjunto de las distintas Merindades, Concejos y demás entidades territoriales del Señorío. Preferían administrar de manera particular sus propios recursos.

El Plan de Iguala que se aprobó por fin no recogía los aspectos más novedosos del proyecto inicial. Se prescindía del principio de unidad de todos los caminos³⁹, conservándose únicamente el principio de *iguala* en la contribución de los pueblos. La Diputación se hacía cargo de la diferencia existente entre los arbitrios consignados en los contratos particulares de cada camino y la cantidad establecida en la *iguala*. En total, eran

truidos y de aquellos que fueran abriéndose. Se constituía el cuerpo de Peones Camineros dirigidos por dos arquitectos, cuya misión básica fue la conservación y reparación de la totalidad de la red. Por último, se creaba un fondo de reserva para imprevistos, destinando el resto de los recursos sobrantes a la compra de títulos de las antiguas asociaciones propietarias de los caminos.

³⁶ Los caminos que aún faltaban por abrir eran los siguientes: el de Durango a Lequeitio y su ramal a Ondárroa; el camino de Arratia; los ramales de Elanchove, Ea y de Zornoza a Zugastieta; los caminos de Bilbao a Valmaseda y de Bilbao a Plencia; de Durango a Elorrio; y el camino de Somorrostro. Para cada uno de ellos se consignaban cantidades anuales.

³⁷ En realidad, el proyecto de camino de Bilbao a Valmaseda planteaba realizar la explanación como si de un camino normal se tratara, pero con las características necesarias que permitieran instalar las vías de un ferrocarril.

³⁸ A.G.S.V. Registro n.º 16, legajo n.º 1.

³⁹ «*Las asociaciones o empresas existentes de caminos, quedan en el mismo pie, forma y derechos que hoy tienen, cobrando, percibiendo y administrando por sí las cuotas que por los enunciados arbitrios les están consignados en sus contratos*». Ibidem.

465.321 reales. Con ellos se atenderían los compromisos contraídos, junto con el inicio de las obras ⁴⁰ que faltaban por abrir según la *escala de caminos* de 1818. Por último, los pueblos de la Merindad de Durango quedaban fuera por deseo propio. Únicamente percibirían para sus caminos la parte que les correspondía del arbitrio general sobre el mineral de hierro. En la misma forma quedaba Valmaseda, mientras no terminara de cumplir sus compromisos en la construcción de un camino que la comunicaba con Castro Urdiales. A pesar de ser refrendado por Real Orden de 4 de febrero de 1833, el Plan de Iguala siguió contando con la fuerte oposición de las Encartaciones, ahora contra el arbitrio de txakolí, consiguiendo finalmente que no se aplicara esta tasa. La Guerra Civil paralizó no sólo el Plan de Iguala, también la construcción de carreteras sufrió un importante parón.

La administración de caminos

Entre 1840 y 1860 comienza un nuevo período para la red de caminos de Vizcaya, en el que el papel desempeñado por la Diputación irá creciendo notoriamente. Mediante acuerdos puntuales con las asociaciones, los caminos principales de la red pasarán paulatinamente a manos de la institución provincial.

Esta política se inicia con la adquisición del camino de Bilbao a Bermeo ⁴¹. La Diputación se hacía cargo de los portazgos y cobro de peajes, y se obligaba a entregar anualmente a la asociación 28.000 reales, recibiendo a cambio 13 acciones. Los 2.600 reales restantes se aplicarían a la capitalización de los intereses no pagados. Aunque otros acuerdos similares fueron rubricados con otras asociaciones ⁴², no resulta extraño que el primero fuera con el camino de Bilbao a Bermeo, cuyas recaudaciones obtenidas en los peajes eran muy escasas, insuficientes para hacer frente a los gastos corrientes y al pago de los intereses fijos.

La Diputación también adquirió por cesión el camino de Bilbao a Pancorbo, del que era propietario junto con el Ayuntamiento y Consulado de Bilbao. Las Juntas Generales de julio de 1848, no sólo aprueban esta cesión, sino que hacen extensiva la autorización «*para adquirir y hacer dependientes de la autoridad tutelar del país cuantos caminos o trozos se hallen construidos en el territorio vizcaíno*» ⁴³. La cesión del camino no

⁴⁰ Concretamente se destinaban: al camino de Durango a Bermeo, 70.000 reales; al ramal de Elanchove y Ea, 10.000; a los caminos de Lequeitio y Ondárroa, 55.000 reales; al de Bilbao a Valmaseda, 150.000; y 45.000 al de Arratia.

⁴¹ La asociación propietaria del mismo continuaría percibiendo y administrando los arbitrios con los que satisfacía los intereses fijos del 5%, mientras que capitalizaban al 3% los no pagados durante la guerra.

⁴² A.G.S.V. Registro n.º 21, legajos n.º 1 al 5; Registro n.º 16, legajos n.º 2 y 4-2.

⁴³ Juntas Generales de Guernica, celebradas entre el 11 y el 20 de julio de 1849.

era del todo altruista. Desde la construcción de los caminos de Orozco, Arratia y Valmaseda, se había constatado un decaimiento en las recaudaciones de los peajes de Pancorbo ⁴⁴. Tampoco hay que olvidar los intentos llevados a cabo por el Ayuntamiento y Junta de Comercio de Bilbao, junto con el Señorío, para construir un ferrocarril entre Madrid e Irún pasando por Bilbao. Aunque esta iniciativa no tendrá de momento éxito, desde entonces la atención se centrará en los ferrocarriles. Los caminos carretilos entraban en una crisis de la que no saldrían hasta bien entrado el siglo XX.

Otro signo de la voluntad centralizadora de la Diputación se observa en la publicación de diferentes reglamentos de caminos. Así, en 1841, la Comisión Permanente redactaba un Reglamento General con unos planteamientos y objetivos claros. «*La formulación de reglas y métodos que, al paso que aseguran el crédito de las asociaciones y empresas de caminos hoy existentes y que se vayan estableciendo, divida y separe con regularidad y precisión sus esenciales deberes de los del cuidado, conservación y reparación prescriba el orden y la forma con que se ha de atender a este tan grande objeto* ⁴⁵». Posteriormente se publicarán otras ordenanzas o códigos sobre el método de construir y conservar los caminos, reglamentos de peones camineros o para la administración de los arbitrios y peajes ⁴⁶.

Para completar la red hasta entonces construida, en Juntas Generales de 1850 se acordaba establecer un nuevo plan, ahora de caminos transversales. La iniciativa partía nuevamente de los pueblos, quienes reclamaban la apertura de rutas que posibilitaran las comunicaciones interiores del Señorío. El proyecto tendía a unir las principales carreteras existentes. Se seguía la misma política de no construir directamente y adquirir los caminos una vez abiertos. Por eso, la Diputación permitía a los pueblos asociarse en empresas. El Señorío contribuiría con 6.000 reales por legua hasta la total amortización de los capitales invertidos, aportación que se extenderá más adelante hasta 10.000 reales ⁴⁷. La conservación de estos caminos corría a cargo de los pueblos interesados, a no ser que los cedieran a la Diputación, pasando entonces a ser considerados como pueblos en ruta, sujetos por lo tanto, al pago de arbitrios acordados en el Plan de Iguala.

⁴⁴ A.G.S.V. Registro n.º 21, legajo n.º 5.

⁴⁵ Comisión Permanente de Caminos: *Reglamento General de Caminos de Vizcaya*. Bilbao, 1841.

⁴⁶ Comisión Permanente de Caminos: *Memoria sobre el método de construir y conservar los caminos*. Bilbao, 1841. *Reglamento de los peones camineros de Vizcaya*. Bilbao, 1850. *Reglamento para la administración de los arbitrios y peajes que se recaudan por la Diputación General del Señorío de Vizcaya*. Bilbao, 1859.

⁴⁷ Juntas Generales de Guernica, celebradas el 4 de noviembre de 1854.

La construcción de la red de caminos de Alava

Los Caminos de Antepardo y de Las Conchas de Haro

Ambos caminos, de un marcado carácter transversal, tenían como objetivo inmediato facilitar la salida de los caldos riojanos.

El camino de Antepardo estaba situado en las jurisdicciones de Gaiçedo de Yuso y Leciñana del Camino. Jugaba un papel de primer orden: por mediación de él se conectaban los caminos Real de Postas, en Armiñón, y el de Bilbao a Pancorbo, a la altura de la localidad de Puentelarrá. La imposibilidad de acondicionamiento por parte de los vecinos, dada la situación impracticable en la que debía de encontrarse, convencía a la Diputación para hacerse cargo de las obras⁴⁸. La Real orden de 20 de mayo de 1879 concedía los permisos necesarios para comenzar la obras, así como el cobro de peajes y otras medidas similares tendentes a facilitar su financiación. El proyecto sería modificado finalmente, reduciendo en algo su longitud (unos cinco kilómetros), mejorando la firmeza, rectitud y comodidad para los usuarios. Nada sabemos del importe final de las obras, aunque sí disponemos de una nómina de censualistas de este camino⁴⁹.

El camino de Las Conchas era el fruto del acuerdo al que llegaron las villas de Briñas, Haro y Briones, junto con la Provincia de Alava, comprometiéndose a sufragar los gastos por mitades. La participación riojana no debe sorprender: el camino facilitaría la salida de sus vinos por el camino Real de Postas, y más tarde, una vez establecida la prolongación hasta Samaniego, quedaría enlazada con la ruta que se construía entre Laguardia y Vitoria. El proyecto sufriría distintas modificaciones, tanto en lo que se refiere al trazado, como al costo del mismo⁵⁰.

El Camino de Vitoria a Logroño por Laguardia

El impulso vertebrador de la Diputación de Alava culminaría a finales del siglo XVIII, con la construcción o adecuación de nuevos caminos que completaban la red existente. «*La necesidad indispensable de reparar caminos, especialmente aquellos que por la aspereza de los puertos intran-*

⁴⁸ De nuevo era el Director de Caminos de la Provincia, Francisco de Echanove, quien reconocía las obras enviando un informe en el que declaraba «*estar transitable el camino para el invierno siguiente, pero que es preciso para lo sucesivo construir y ejecutar uno nuevo (...) para lo que he formado un plan con 21.386 pies de largo*», regulando su coste en 427.740 reales. Ver, A.P.A. Legajo DH 360-2.2.

⁴⁹ Los censos tomados ascendían a 534.972 reales, con unos intereses anuales de 14.279. Ver, A.P.A. Legajo DH 278-6.

⁵⁰ Ver Juntas Generales de Alava de julio de 1786 y 1792.

sitables en tiempos de aguas y nieves, piden más pronto remedio por ser muy frecuentes para el tráfico y el comercio (...) se ejecute el que se dirige desde esta ciudad a la villa de Bilbao (...) continuándolo con dirección a Logroño por Laguardia ⁵¹». No obstante se introducían algunas novedades. Continuaban establecidos los peajes correspondientes, la imposición de distintas cantidades a censo ⁵², o los arbitrios establecidos a tal fin, pero ahora los sufragarían sólo los pueblos interesados directamente en el camino.

La petición para construir este camino partía de las Hermandades de Samaniego y Laguardia, que se comprometían en su financiación ⁵³. También el Ayuntamiento de Logroño y su Junta de Cosecheros y Comerciantes se habrían comprometido a la prolongación, dejando en favor de Alava la recaudación de los peajes ⁵⁴. Unos y otros querían facilitar la salida de sus vinos hacia los mercados de Vitoria y Bilbao. No repararon en los gastos. El costo de las ocho leguas del camino ascendería a 2.700.000 reales ⁵⁵.

Las rutas hacia Bilbao

De los tres caminos principales que atraviesan Alava, dos tenían como punto de destino final Bilbao y su puerto. El tercero se dirigía hacia Francia por San Adrián. El deseo de la burguesía mercantil alavesa por conectarse con su mercado principal y puerto natural, que no es otro que Bilbao, les llevaría a dirigir buena parte de sus inversiones en esta dirección. Prueba de ello fue la política llevada a cabo por las instituciones alavesas, que intentaron por todos los medios que las iniciativas bilbaínas en materia de infraestructura de comunicaciones terrestres tuvieran en Vitoria una plaza de obligado paso.

A pesar de la extensión de la cita, merece la pena detenerse en la carta que dirige el Diputado General Ortuño de Aguirre, al Real y Supremo Consejo de Castilla en 1796, para que mediase en el conflicto sobre la dirección

⁵¹ Juntas Generales de 8 de julio de 1792.

⁵² El tesorero Manuel González de Echévarri daba cuenta, en 1805, de haber tomado distintos empréstitos con interés del 5%, para el camino de Laguardia. El principal ascendía a 343.400 reales. Ver, A.P.A. Legajo DH 515-13.

⁵³ Los pueblos de las Hermandades de Samaniego y Laguardia debían contribuir a la tesorería general de la provincia con 60.000 reales anuales, siendo efectivo el acuerdo hasta que se redimiesen todos los capitales tomados a censo para la construcción del camino. A estas cantidades, se añadían cuatro maravedís en cada cántara de vino que cosechasen cada año. Y sin embargo, el peaje quedaba en manos de la provincia, que se comprometía tener el camino en condiciones. Ver, A.P.A. Legajo, DH 515-13. Juntas Generales de julio de 1793.

⁵⁴ Juntas Generales de mayo de 1800.

⁵⁵ Juntas Generales de noviembre de 1806.

que debía tomar el camino hacia Bilbao. La misiva muestra la intensidad con que vivían los alaveses, y de manera especial Vitoria, las relaciones con Bilbao. «*Casi todo este siglo ha suspirado la provincia por esta grande obra y nunca lo ha explicado con otro nombre que, el camino de Bilbao. Bilbao fue siempre su objeto y el término de sus deseos. Bilbao el puerto de mar y la plaza de comercio de donde habían de venir las mercancías para transportarse a las demás del reino, los géneros extranjeros. Bilbao donde se avían los frutos y manufacturas de él para extraerlos a dominios distintos. Bilbao en fin, el pueblo que se había de unir a Vitoria por medio de un camino despejado, suave, sólido y breve, es el modo posible para que las dos plazas venciesen con beneficio en todo el reino*⁵⁶».

Los primeros intentos para construir un camino carretil entre Alava y Vizcaya datan de 1733. Con posterioridad, en 1753, y con el objetivo de unir Bilbao con Burgos, realizaban un proyecto conjunto que transcurría por Orozco y Altube, pasando por Vitoria⁵⁷. Cuando todo parecía dispuesto, el Señorío se decantaba por su propio camino *rompiendo* la Peña de Orduña. La burguesía bilbaína no tenía interés por la plaza de Vitoria, quizás temerosa de que ésta pudiera competir en el comercio de lanas y en los intercambios entre el continente y la meseta castellana.

Este fracaso no desanimó a los comerciantes vitorianos. En 1776 la ciudad y su Junta de Comercio proyectaban un plan nuevo para comunicarse con Bilbao, dando respuesta de paso al recientemente abierto camino de Pancorbo. Barajaron cinco itinerarios posibles. Finalmente, se decidieron por la ruta que atravesaba Murgía, Barambio y Orozco, para seguir con rumbo a Areta, donde se unía al camino de Pancorbo. El Valle de Orozco se ofreció a costear por su cuenta las obras desde el confín de Alava hasta Areta, pero el plan fracasó por la oposición de algunas Hermandades.

También como respuesta al camino de Pancorbo, los pueblos de la Merindad de Durango, junto con las villas de Ermua y Ochandiano, se asociaban para construir un camino carretil por la Peña de San Antonio de Urquiola. La intención era llegar hasta el Camino Real y de Postas en Durana, por lo que no vacilaron en enviar un memorial invitando a la Diputación de Alava a prolongarlo hasta Vitoria⁵⁸. Apenas si tenía tres leguas de longitud dentro del territorio alavés y un costo de 60.000 pesos. Sin embargo las Juntas Generales acordaban no construirlo. Y es que sus frutos y ventajas no serían tales mientras no se ejecutase otro con igual solidez y anchura desde Durango hasta Bilbao «*puerto de embarco y desembarco de donde se difunden y extienden los ramos principales del comercio*».

⁵⁶ A.P.A. Legajo DH 709-5.

⁵⁷ A.P.A. Legajo DH 1943-9.

⁵⁸ Juntas Generales de julio de 1784. «*Con su ejecución se facilitarí la comunicación y el comercio de ambas provincias, que es su fin más considerable*»

La obsesión de la burguesía mercantil alavesa continuaba siendo construir un camino directo entre Bilbao y Vitoria. El acuerdo de Juntas Generales de 1792 venía a colmar una necesidad tan sentida. La institución foral determinaba levantar definitivamente un camino por la ruta de Altube, que se conectaría en Amurrio con el que iba a Bilbao. El arquitecto encargado de elaborar el proyecto fue Antonio de Olaguibel, que evaluó su costo en casi cuatro millones de reales para una longitud de cien mil pies. Las obras quedaron interrumpidas durante la Guerra de la Convención. Y, después, las Juntas Generales acordaban construirlo por Orozco y no por Amurrio. Las ventajas eran evidentes. No sólo era más corto y con un trazado más suave —se reducían los costos y podía recorrerse el trayecto en una sola jornada—; también se contaba con el acuerdo del Valle de Orozco, que se encargaba de construir un trozo sustancial. Tampoco habría que desdeñar la mayor entidad de este Valle, con numerosas ferrerías y molinos harineros, mientras que la ruta de Amurrio solo beneficiaba a las Hermandades de Ayala y Arceniaga ⁵⁹.

A pesar del informe favorable emitido por el Consejo de Castilla para variar la dirección, las Hermandades ⁶⁰ acudían al rey quien finalmente emitía una resolución favorable a éstas. En 1806 el Diputado General José L. de Salazar, dirigía una nueva petición expresando la necesidad de cambiar la ruta ⁶¹. Finalmente acabaron construyéndose los dos caminos, por Orozco y por Amurrio. Las recaudaciones de los peajes, muestran que eran acertados los temores de dirigirse por Amurrio.

También terminaría por construirse el tramo que faltaba entre Urquiola y Durana. Ahora sería la Diputación Vizcaya la que ofrecería los 31.000 reales necesarios para su ejecución ⁶². Para entonces ya se habían inaugurado los caminos de Durango a Bilbao y Bermeo. Los pueblos de la costa y el interior del Señorío se beneficiarían con este nuevo itinerario por el que podían introducir los cereales y carnes necesarias, a la par que exportaban los salazones, pescados frescos y manufacturas elaboradas en el Duranguesado.

⁵⁹ La decisión de llevar el camino por Amurrio sería muy discutida. No obstante, las Juntas cedían a las presiones ejercidas por las Hermandades de Ayala y Arceniaga, temerosas también de quedar aisladas y sin comunicación con el puerto de Bilbao.

⁶⁰ A.P.A. Legajo DH 64-1 «*No me conformo con este parecer. Y así, no habiendo motivo justo para que se dilataste más tiempo la ejecución del camino por la ruta de Amurrio (...) le encargo de nuevo que disponga lo conveniente, con la posible brevedad y sin oír mas recursos en este sentido*»

⁶¹ A.P.A. Legajo DH 709-6. «*Cuanto más apura la necesidad de financiar el suntuoso camino (...) tanto mas lo suspende la consideración de que, construyéndose desde Jaundia por Llodio, Legarda y Amurrio (...), va a gastar casi inútilmente 1.200.000 reales, quanto menos, sin arbitrios para recobrar este capital, ni aún para satisfacer sus réditos*»

⁶² A.P.A. Legajo DH 615-17.

Los caminos hacia Navarra

Con la construcción de los caminos que desde Vitoria se dirigían a Pamplona y a Estella por Salvatierra y Santa Cruz de Campezo respectivamente, concluyó el impulso constructor de las principales arterias alavesas durante el siglo pasado.

El modo con el que se financiaba el camino de Pamplona sería distinto a lo acostumbrado hasta entonces. La Diputación solicitaba un crédito de 700.000 reales, cantidad que importaban las obras desde Salvatierra hasta el confín con Navarra⁶³. Mientras tanto, los siete trozos con que contaba el camino de Estella no eran sacados a remate hasta 1855, valorando el total de las obras en 267.000 reales⁶⁴.

Las carreteras de Guipúzcoa construidas por pueblos y asociaciones

La contribución de los municipios guipuzcoanos a la red provincial no se detuvo en la Carretera General. Fueron muchos los ayuntamientos que, o bien solos o a través de asociaciones, realizaron un esfuerzo notable para la construcción de caminos. Es el caso de San Sebastián y Hernani; o la carretera del río Deva, financiada por las villas de Vergara, Placencia, Elgoibar, Eibar, Deva y Motrico; o incluso la más tardía de Campazar, pagada en su totalidad por Mondragón, o la realizada entre Tolosa y Elgoibar en 1830. Las corporaciones locales guipuzcoanas, cuyo dinamismo económico es conocido, mostraron un interés palpable para conectarse con las vías principales.

Si hasta la fecha la participación de la provincia se había limitado a la apertura de la Carretera General y su ramal, a partir de los años cuarenta su implicación en la construcción de la red se incrementó. El traslado de las aduanas en 1841 tuvo influencia en la toma de esta decisión⁶⁵. La primera medida con este fin se tomaba en las Juntas Generales de Azcoitia⁶⁶ de 1844. Pero el paso más importante fue el establecimiento de la *Iguala*

⁶³ La Diputación de Alava emitía 350 acciones de 2.000 reales cada una, con un interés del 5% anual. El pago de los intereses y la amortización de las acciones se efectuaría mediante los rendimientos de las cadenas que se establecerían en el camino, además de las aportaciones de la tesorería provincial. Ver, A.P.A. Legajo DH 293-3.

⁶⁴ A.P.A. Legajo DH 651-5.

⁶⁵ MANTEROLA, Juan: *Guía manual geográfico descriptivo de la provincia de Guipúzcoa*. «El comercio de San Sebastián en el presente siglo no ha podido menos de participar de las muchas desgracias que durante él han cabido en suerte a esta ciudad, si bien desde 1841 con la traslación de las aduanas de la línea del Ebro a la frontera de Francia, volvió a recobrar una nueva vida que fue desarrollándose progresivamente»

⁶⁶ Se acordaba abonar 1.000 reales por legua de carretera que los pueblos hubiesen abierto a sus expensas. Ver, A.G.G. Inventario Topográfico, sig. 296 a.

de Camino , en 1850 ⁶⁷. Por su artículo 1.º, todos los caminos de coches construidos hasta el día, los que se hallasen en fase de elaboración y los demás proyectados, serían de cuenta de la provincia. La decisión tenía enorme calado: inauguraba una verdadera administración provincial en los caminos. El objetivo básico del proyecto era claro: proporcionar fáciles salidas desde los puertos principales de Guipúzcoa a la Carretera General. La primera medida adoptada era evaluar el estado de todos los caminos construidos por los pueblos y crear acciones de 2.000 reales con un interés fijo del 5%, valores que serían entregados a las distintas asociaciones. El plan contemplaba la posibilidad de que algunas empresas quisieran continuar como estaban hasta entonces. En este caso, firmarían convenios con la Diputación, para asegurar los intereses de los prestamistas.

Importe de las acciones que debe la provincia al 5 %

Carretera	Acciones	Capital
Otzarain a Elgoibar	548	1.096.000
Río Urola	500	1.000.000
Río Deva	800	1.600.000
Campazar	50	100.000
Oriamendi	90	180.000
Iraeta a Lasarte	931	1.862.000
Errastiola a Salvatore	280	560.000
Oyarzun a Rentería	35	70.000
Idiazabal a Cegama	319	638.000
Villafranca a Ataur	310	620.000
Elgoibar a Vizcaya	200	400.000
Motrico a Vizcaya	128	256.000
Total	4.191	8.382.000

Fuente: A.G.G. Topográfico. Sig.: 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 193,197. Fondo Duque de Mandas. Caja n.º 61.

En 1862 la Diputación unificaba las acciones convirtiéndolas en títulos al portador, con cupones pagaderos semestralmente y denominadas “Acciones de Carreteras de la Provincia de Guipúzcoa”. Se realizarían un total de nueve emisiones, con un total de 7.033 acciones y un valor nominal de

⁶⁷ Los antecedentes hay que buscarlos en las Juntas Generales de Tolosa de 1845, donde la Comisión de Caminos presentaba un plan que se inspiraba en “la escala de caminos” y la “igualada” adoptadas por el Señorío de Vizcaya en 1818 y 1831 respectivamente.

14.066.000 reales ⁶⁸. El plan de iguala era completado con la construcción de nuevos caminos ⁶⁹.

La explotación de caminos carretilos y carreteras del País Vasco

Como señalábamos, la explotación de caminos en las tres provincias se hacía con criterios distintos. La Diputación Foral de Vizcaya los administraba directamente, mientras que las de Alava y Guipúzcoa los sacaban a remate. No es ésta la única dificultad para su estudio comparado, pues tampoco coinciden los criterios que se utilizaban ni los años de los que poseemos datos estadísticos. No obstante, puede estudiarse por separado cada red provincial y, después, valorarlas en conjunto.

El peaje cobrado en los portazgos o cadenas estaba en función del tipo de vehículo y del número de caballerías que tiraban de él. Era indiferente que fueran cargados o de vacío. También por animales sueltos había obligación de satisfacer distintas cantidades, dependiendo de si se trataba de ganado vacuno, lanar o de cerda. Las tasas aplicadas en las barreras de los caminos del Señorío para el año 1859 estaban claramente especificadas ⁷⁰, pero desconocemos cuáles eran las aplicadas en Alava y Guipúzcoa. Además, en las cadenas se establecían exenciones diversas: correos, conducción de presos y militares, paso de autoridades, etc. También estaba exento de pago el transporte de mercancías destinadas a la labranza, como los abonos, cal, leña...

La utilización de los caminos de Vizcaya

Para el caso de la red vizcaína, las tarifas no fueron aplicadas de manera homogénea en todas las cadenas, pues algunos caminos establecieron a veces - por lo común, en la segunda mitad del año - rebajas para los carros del país, que pagaban sólo la mitad del peaje estipulado. Sucedió así en cadenas próximas a Bilbao: la de Miravalles, en el camino de Bilbao a

⁶⁸ A.G.G. Topográfico L 223 y 261.

⁶⁹ A.G.G. Documentación de Juntas Generales. Signatura 237. Los caminos proyectados fueron los siguientes: desde Beasain a Alsasua y Ormaiztegui, pasando por Oñate hasta empalmar en la Carretera General en San Prudencio de Vergara; prolongación del camino de Errastiola por Astigarreta y Arriarán; desde Beasain por Segura y Cegama, para llegar a las inmediaciones de Salvatierra; desde Guetaria a Zarauz, empalmado en Lasarte con un camino que se dirigía a San Sebastián; un ramal de Motrico a Ondárroa; y otro ramal que desde la villa de Irún se dirigía a Navarra por Enderlaza.

⁷⁰ Ver, A.G.S.V. Documentación general sobre caminos. Registro n.º16, legajos n.º 2 al 5.

Pancorbo, donde los peajes cobrados eran mayores en los primeros meses del año que los percibidos de julio a diciembre; el portazgo de Urgoiti, en el camino de Bilbao a Durango. La cadena de Dos Caminos constituye un caso especial: muy próxima a Bilbao, los peajes eran inferiores a los estipulados en el arancel. Por contra, el portazgo de Pancorbo tenía tasas superiores al resto de barreras. En casos similares se encuentran los portazgos de Artagan y Laubidieta, en el camino de Bilbao a Bermeo.

La oferta de transportes informa sobre el dinamismo del sector comercial. Para Vizcaya disponemos de los datos de la Comisión Permanente de Caminos para el año 1867, que registra el número total de carros tirados por bueyes y de vehículos de mulas o caballerías mayores en los distintos Partidos Judiciales.

Vehículos y caballerías utilizadas en el acarreo de mercancías. 1867

Partido Judicial	Vehículos de mulas	Carros de bueyes
Bilbao	93	3.202
Durango	10	3.416
Guernica	19	4.142
Marquina	34	1.579
Valmaseda	47	2.426

Fuente. Actas de la Comisión Permanente de Caminos. Sesión de 6-5-1867.

La misma Comisión de Caminos afirmaba que en Vizcaya había 13.575 carruajes de todas clases, ocupando 25.757 bueyes. Del total de carruajes, 5.003 lo serían de manera permanente, 1.608 se emplearían la mayor parte del año, mientras el resto se dedicaría menos de seis meses al acarreo de mercancías ⁷¹. Los datos confirmarían la existencia de una oferta de transporte diferenciada. Es muy posible, sin embargo, que buena parte de la oferta de transporte estuviera destinada al acarreo de mineral de hierro desde bocamina hasta los embarcaderos, de ahí lo abultado de la nómina precedente.

La oferta en Alava era sensiblemente menor, si hacemos caso del interrogatorio sobre los medios de transporte existentes en 1857. Habría 529 caballerías mayores y 17 menores, además de 60 carretas, 101 carros y 7

⁷¹ Santos Madrazo alude a la existencia en España para el año 1864, de un total de 261.985 carretas tiradas por 611.000 bueyes, de los que únicamente 25.306 saldrían del término municipal, ocupando un total de 68.650 bueyes. Para los carros, contabiliza 184.043, dedicándose sólo el 20,5 por ciento a transportes fuera del municipio. MADRAZO MADRAZO, Santos: *El sistema de transportes...* Op. Cit. (Pág. 424-29).

galeras para mensajerías rápidas. De todos modos estas cifras debían de ser superiores, por la tendencia a ocultar en los interrogatorios los datos que pudieran utilizar las haciendas forales.

Vehículos y caballerías existentes en Alava utilizadas para el acarreo de mercancías. 1857

Jurisdicción	Caball. Mayor	Caball. Menor	Hombres	Real/Arrob./ Legua	Real/Viaj./ Legua
Vitoria	343	9	133	0,5	0,75
Laguardia	134	—	87	1	—
Amurrio	47	8	17	0,5	0,21

Juridic.	Carretas	Carros	Galeras	Buey./ Caball.	Hombres	Rs./ Arrob/ Leg.	Rs/Viaj./ Leg.
Vitoria	31	33	3	104-67	67	0,50	0,75
Laguardia	—	56	1	28- 7	7	0,51	5,10
Amurrio	29	12	—	64-36	37	0,25	1,21

Fuente: A.P.A. Legajo 324-5

Vehículos y caballerías existentes en Alava utilizadas para el acarreo de mercancías. 1859

Jurisdic.	Caball. Mayor	Caball. Menor	Carretas	Carros	Galeras	Tartanas	Buey/ Caball.	Galer./ Mensaj.
Vitoria	458	140	14	85	5	3	82-88	4
Laguardia	108	10	20	2	—	—	44- 0	—
Amurrio	52	50	46	20	—	—	88-34	—

Fuente: A.P.A. Legajo DH 4380

La situación no cambiaba en el interrogatorio efectuado dos años después. Las mayores concentraciones, tanto de caballerías como de vehículos destinados al transporte de mercancías, se situaban los pueblos en los que se celebraban ferias y mercados⁷². Vitoria era la única que contaba con vehículos para al transporte de viajeros. Concretamente, 6 diligencias, igual número de coches de caminos y 47 calesas, muestra palpable de la escasa movilidad de la población antes de la aparición del ferrocarril.

⁷² BECERRO DE BENGEOA, Ricardo. *El libro de Alava*. Vitoria, 1877. (Pág. 80).

Vehículos y caballerías de Guipúzcoa utilizadas para el acarreo de mercancías. 1859

Jurisdic.	Caball. Mayor	Caball. Menor	Carros/ Carretas	Buey./ Caball.	Barcas
Azpeitia	68	90	183	360-22	—
San Sebastián	28	6	27	48-32	54
Tolosa	152	119	223	442-90	—
Vergara	43	108	95	196-51	—

Fuente: A.G.G. Topográfico, signatura 327

La oferta de transporte en Guipúzcoa también era sensiblemente menor a la vizcaína, si nos hacemos eco del interrogatorio efectuado en 1859 en todos los pueblos de la provincia. Para el transporte a lomos contaba con 298 caballerías mayores y 323 menores, mientras que el número de carretas y carros era de 528. Llama la atención que no se contabilice ninguna galera, vehículo utilizado preferentemente por los arrieros profesionales, usado para las distancias más largas. No creemos que se deba a la ocultación de datos, sino más bien a la escasa entidad de las conducciones efectuadas fuera de la provincia. El transporte de viajeros estaba mejor representado con 95 diligencias y coches de caminos⁷³, aunque también muestra la escasa movilidad de la población.

Recaudación de la red provincial de caminos de Vizcaya. 1859

Caminos	Longitud/Km.	Recaudación/Rs.	Reales/Km.
Bilbao a Pancorbo	88,6	440.396,0	4.970,6
Bilbao a Durango	24,6	152.397,7	6.195,0
Dos Caminos	—	134.339,1	—
Zorzoza a Zugastieta	6,8	11.324,2	1.665,3
Durango a Bermeo	34,1	51.323,7	1.505,1
Lequeitio	29,8	15.810,3	530,5
Elanchove a Ea	5,0	5.834,8	1.167,0
Bilbao a Bermeo	33,1	42.661,2	1.288,9
Arratia	32,8	205.548,1	6.266,7
Bilbao a Valmaseda	29,5	95.114,3	3.224,2
Basurto a Nocedal	12,9	17.363,2	1.346,0
Carranza	27,8	11.428,4	411,1

⁷³ MANTEROLA, Juan: *Guía manual geográfico-descriptiva de la provincia de Guipúzcoa*. Manterola nos da cuenta de la existencia de coches y diligencias que se dirigían desde San Sebastián a Deva, Bilbao, Guetaria, Tolosa, Hernani, Irún...Etc.

Como muestra el cuadro precedente las rutas que ponen en comunicación al Señorío con el interior de la península absorben una mayor intensidad de tráfico. Si al construir el camino de Pancorbo la burguesía bilbaína perseguía asegurar su papel de intermediación comercial entre el Norte de Europa y el interior de España, efectivamente su iniciativa tuvo éxito: durante las primeras décadas del XIX fue la ruta más utilizada, tal como muestran las recaudaciones de las aduanas interiores. Después, sin embargo, tras la apertura de otras rutas que comunican Bilbao con las capitales de provincias vecinas, el tráfico se reparte de una manera más uniforme, si bien se mantiene el camino de Pancorbo como el que proporciona mayores ingresos. Eso sí, otras rutas alcanzaban un tráfico de gran intensidad: si dividimos la recaudación bruta de cada camino por su longitud, la ruta de Arratia obtuvo 6.267 reales por kilómetro, por 4.970 la de Pancorbo. También el camino de Bilbao a Durango, que transcurre a través de la cuenca del río Ibaizábal, comienza a adquirir notoriedad por sí solo y por confluir en él otras rutas. De ahí los 6.195 reales por kilómetro alcanzados. Por contra, el camino de Bilbao a Valmaseda que hasta bien entrado el siglo XVIII había constituido un importante pilar de las comunicaciones del Señorío, continúa perdiendo tráfico desde la apertura del camino de Pancorbo, para apenas recaudar 3.224 reales por kilómetro.

Recaudación de las cadenas de la red provincial de Vizcaya. 1858

	Cadenas	Reales	Total Reales
Bilbao-Pancorbo	Miravalles	52.553	440.396
	Luyando	64.412	
	Orduña	60.070	
	Osma	56.432	
	Bergüenda	67.941	
	Pancorbo	138.988	
Bilbao-Durango	Dos Caminos	134.339	134.339
	Urgoiti	98.777	152.398
	Guardiachu	53.621	
Zornoza-Zugastieta	Autzagane	11.324	11.324
Durango-Bermeo	Orobio	12.320	51.324
	Elorren	23.972	
	Pedernales	15.032	
Lequeitio	Urruchua	7.218	15.810
	Bengochea	8.592	
Elanchove-Ea	Barrutia	5.835	5.835

	Cadenas	Reales	Total Reales
Bilbao-Bermeo	Artagan	25.009	42.661
	Munguía	10.088	
	Laubidieta	7.564	
Arratia	Garacoy	66.463	205.548
	Ceánuri	71.093	
	Barazar	67.992	
Bilbao-Valmaseda	Castrejana	52.527	95.114
	Sodupe	18.581	
Basurto-Nocedal	La Herrera	24.006	17.363
	Galindo	10.202	
Carranza	Ortuella	7.161	11.429
	Traslaviña	7.543	
	Callejo	3.886	

Al analizar las recaudaciones de cada una de las cadenas establecidas en Vizcaya, el portazgo de Pancorbo, con 138.987 reales, ocupaba el lugar más destacado. Debe recordarse, no obstante, que sus peajes eran netamente superiores al resto. Por contra, aunque la cadena de Miravalles es la de menor recaudación de esta ruta, 52.552 reales, lo cierto es que fue el resultado de aplicar un peaje inferior en el último semestre del año. El resto de cadenas de esta ruta, incluida la de Orduña, presentan niveles de recaudación muy similares, lo que induce a pensar que lo fundamental del comercio de esta ruta no tenía como puntos de arranque o de llegada las poblaciones intermedias, sino que el tráfico enlazaba los puntos extremos, Miravalles y Pancorbo. Si desglosamos las cantidades recaudadas en las cadenas de este camino según el vehículo utilizado, el 90 % de los ingresos por el portazgo de Pancorbo fueron en concepto de galeras de transporte de mercancías y diligencias (68 y 21,6 %), mientras el resto se reparte entre los carros del país, las caballerías, los ganados y los coches de recreo. Estamos, pues, ante un tráfico profesional efectuado por carreteros que realizan esta actividad todo el año. No ocurre lo mismo con el resto de cadenas de esta ruta, donde las mercancías a lomos de caballerías y los carros del país resultan ser los más utilizados para el transporte.

Una cadena especialmente significativa es la de Dos Caminos. Este portazgo se ubicaba en las proximidades de los caminos de Pancorbo y Durango y muy cerca del núcleo urbano de Bilbao. Estas circunstancias explicarían en parte los 134.339 reales recaudados durante el año 1859, toda vez que se beneficiaba del tránsito señalado, además de los transportes de minerales de los cotos situados en su proximidad. Por no mencionar que

en sus cercanías se encontraba la fábrica de Santa Ana de Bolueta. Y todo ello a pesar de aplicarse el peaje más bajo de las rutas existentes en el Señorío.

También tienen especial significación las cantidades recaudadas por las tres cadenas del camino de Arratia, en total 205.548 reales. Los ingresos particulares de cada portazgo son muy similares, en torno a los 68.500 reales. Todo indica que buena parte de las mercancías que pasaban por esta ruta sería de tránsito, esto es, sin apenas depender de la economía del área. El camino de Arratia era el mejor situado para las mercancías que partían de Bilbao o se dirigían a la capital vizcaína desde Vitoria, La Rioja, e incluso todos aquellos productos provenientes de la ribera del Ebro. La ruta de Ubidea y en concreto, el puerto de Barazar, además de tener menor altitud que el de Orduña y unos desniveles más suaves, era el más directo para el comercio entre Bilbao y Vitoria, aunque por razones distintas nunca el más utilizado ⁷⁴.

Por contra y a medida que pasa el tiempo, la cuenca del Ibaizábal, servida por el camino de Bilbao a Durango adquiere un mayor protagonismo, como atestiguan los 152.397 reales recaudados en las dos cadenas de esta ruta, de apenas 25 kilómetros. El tráfico con Guipúzcoa y el propio desarrollo de esta cuenca fluvial explican, probablemente, este crecimiento.

Respecto a los demás caminos que comunicaban Bilbao con el resto de Vizcaya, los distintos valores que arrojan sus cadenas reflejan la desigual concentración comercial e industrial. Las recaudaciones más amplias se obtenían en las cadenas próximas a Bilbao, debido al influjo que ejerce la capital sobre los pueblos cercanos. Entre ellos cabe destacar los del valle de Asúa y su prolongación hacia Munguía y Bermeo. La cadena de Artagan, en el camino de Bilbao a Bermeo, alcanzará, con 25.000 reales, más de la mitad del total embolsado. En la misma situación se encontraría la de Castrejana, en el camino de Bilbao a Valmaseda, pues sus 52.527 reales de recaudación superaron el 50 % de la totalidad de la ruta. También me-

⁷⁴ A lo largo de todo el siglo XIX fueron numerosas y muy enconadas las disputas entabladas entre las instituciones provinciales alavesas y vizcaínas en torno a las comunicaciones entre ambas capitales. Primero por la construcción del camino de Bilbao a Pancorbo, y más tarde por la dirección que debía seguir el Ferrocarril del Norte a su paso por las provincias vascas. No está de más recordar que la privilegiada situación geográfica de Vitoria le había valido para jugar un importante papel como centro de intermediación comercial. El decreto de Espartero de 29 de octubre de 1841 y el consiguiente traslado de las adunas a la costa, ponía en evidente peligro la actividad económica de la plaza. Si a ello añadimos los intentos de la burguesía bilbaína de construir un ferrocarril desde Madrid a la frontera francesa por Bilbao, pero sin pasar por Vitoria, el aislamiento sería completo. La labor de las instituciones alavesas se encaminó a lograr la conexión por cualquiera de los medios posibles con Bilbao. Ver, NOVO LOPEZ, Pedro A.: Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco. 1845-1910. Tesis doctoral inédita. Universidad del País Vasco, 1992. (Pág. 34-39 y 242-247)

recen atención los 10.201 reales obtenidos en la cadena de Galindo, en el camino de Basurto a Nocedal y encrucijada de otros que se dirigen hacia Portugalete, Sestao o Santurce. Mientras tanto, la cadena de Ortuella, situada en el mismo camino, sólo recaudó 7.161 reales, a los que sería preciso añadir otros 7.840, producto del acuerdo entre la Diputación, los tres concejos de Santurce, San Salvador del Valle y Sestao, por el paso de los carros cargados de mineral que transitaban por este punto.

Por contra, las recaudaciones más bajas se alcanzaron en los caminos situados más lejos de Bilbao. Los apenas 11.324 reales de la ruta de Zornoza a Zugastieta, los 15.810 de los portazgos de Urruchua y Bengoechea en la carretera de Lekeitio, o los 5.834 del camino de Elanchove a Ea, son buena prueba. Otro itinerario poco utilizado fue el que comunicaba Vizcaya con Santander, como lo atestiguan los apenas 7.890 reales de la cadena de La Rigada, en el camino de Portugalete a Sopuerta y ramal a Somorrostro. No así en la cadena del Pobal, donde se recaudaron 17.732 reales, quizás por la ferrería allí instalada. En idéntica situación se hallaba el camino de Carranza. En sus dos portazgos de Traslaviña y Callejo apenas se obtuvieron 11.442 reales, lo que da una idea clara de las escasas relaciones comerciales con la vecina provincia de Santander.

A pesar de las importantes recaudaciones⁷⁵ obtenidas en los portazgos explotados por la Diputación de Vizcaya, a los que habría que añadir los ingresos de los arbitrios, en muchos casos fueron insuficientes para responder a las obligaciones contraídas con los accionistas. De ahí las negociaciones entre el Señorío y las asociaciones de caminos, para que la Diputación se hiciera cargo de éstos. Los negativos resultados de la explotación caminera, a los que contribuyó el método de financiación (préstamos con intereses fijos del 5 %), explican las dificultades económicas de algunas asociaciones.

Con todo, el factor decisivo de la crisis que experimentaron los caminos a medida que avanzaba el siglo XIX hay que buscarlo en la progresiva implantación de ferrocarriles. La evolución de las recaudaciones en las cadenas de la red provincial no deja ninguna duda. En 1859 los productos líquidos ascendieron a 1.163.239 reales, y alcanzaron su máximo nivel en 1861 con 1.452.210. Apenas cinco años después sólo se recaudaron 561.494 reales. Por contra, los gastos de explotación, sin incluir los del personal de caminos, aumentaron paulatinamente (89.225, 90.096 y 104.301 reales respectivamente): en 1866 representaban más del 18,5 por ciento del producto líquido. El nivel de gastos de las cadenas se incrementó y la propia Comisión de Caminos llegó a solicitar se suprimiesen: «*Este*

⁷⁵ Un análisis similar de los portazgos lo podemos encontrar en: VIDAL, Javier: *Transporte y mercado en el País Valenciano. (1850-1914)*. Ed. Alfons el Magnànim. Institució Valenciana D'Estudis i Investigació. Valencia, 1992. (Pág. 42-57)

*tributo, de poca entidad en el día, absorbe necesariamente una porción crecida de su producto con los gastos de percepción y oficina central. Hora es ya de reformar una exacción muy desigual en su aplicación, y aún hacerla desaparecer*⁷⁶». El descenso más acusado se produjo en los caminos paralelos a los ferrocarriles del Norte y de Tudela a Bilbao. Por contra, en los que comunicaban algunas áreas pobladas con los ferrocarriles, se incrementaron los productos de las cadenas, al servir éstas como nexo de unión con las estaciones más próximas. Así, el camino de Bilbao a Bermeo pasó de una recaudación de 42.661 reales en 1859 a 63.392 durante el año 1866.

Recaudación de las rutas principales

Camino	1852	1856	1859	1876
Bilbao a Pancorbo	301.480	399.604	440.396	157.439
Arratia	104.680	125.060	205.548	(1) 37.705

Fuente. Comisión Permanente de Caminos. Actas de 6 de junio de 1867. A.G.S.V. Peajes. Registros n.º 2 -3, para los peajes hasta 1859 y registros n.º 36-37 para los peajes de 1876.

(1) Esta recaudación es la obtenida en las cadenas de Garacoy y Ceánuri, faltando la de Barazar.

Otra cadena que experimentó un notable retroceso fue la de Ortuella (39.821 reales durante el ejercicio de 1865, 13.262 un año después). Su principal tránsito consistía en el acarreo de minerales de Triano. Sin duda, afectó negativamente al uso del camino la construcción del Ferrocarril de Triano.

En último término, la construcción de la red de ferrocarriles de vía estrecha en Vizcaya, a partir de los años ochenta, absorbería buena parte del tránsito efectuado hasta entonces por los caminos. Las posibilidades del nuevo medio de comunicación las atisbaba en 1868 la Comisión Permanente de caminos en su informe a la Diputación: *«ya que el Señorío con afán solícito y sin escasear sacrificios, tiene concedida una garantía de interés a los capitales que facilitaron los pueblos para sus caminos; atendiendo a que la costosa entrada de Bilbao por ferro-carril se halla establecida por una vía que recorre una parte exigua del territorio (Tudela a Bilbao), privando en sus beneficios en la escala apetecida al corazón de Vizcaya y a sus puertos (...) ¿no sería tiempo de inaugurar un sistema de caminos de hierro vecinales?*⁷⁷».

⁷⁶ Archivo de la Diputación de Vizcaya. Sección administrativa. Comisión Permanente de Caminos de Vizcaya. Actas de la sesión de 12 de mayo de 1868.

⁷⁷ Ibidem.

Los rendimientos de los caminos alaveses

La Diputación Foral de Alava atendía a la conservación y mantenimiento de los caminos y al pago de intereses y amortizaciones correspondientes, mediante los peajes establecidos a lo largo de la red provincial ⁷⁸. A esta cantidad se añadían las recaudaciones por los arbitrios sobre el consumo del vino. Estas cantidades eran, sin embargo, insuficientes para atajar su progresivo endeudamiento. Sólo en los años cincuenta, cuando la trama de caminos principales estuvo completa, los ingresos por peajes superaron a los costos, como muestra el cuadro siguiente. Desde esta fecha las recaudaciones descenderían paulatinamente, no así los gastos ⁷⁹. La razón hay que buscarla en la inauguración en 1862 del tramo alavés del Ferrocarril de Madrid a Irún, seguido un año después por la puesta en explotación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao.

Porcentajes sobre los ingresos y gastos provinciales de la red de caminos en Alava

Años	Peajes/Rles.	Porce.Ingre. Provin.	Porce.Gast. Provin.	Ext./Km.	Rls./Km.
1848	734.400			305,5	2.404
1848	719.100	1.845/49	20,1	26,6	2.354
1849	702.400			"	2.299
1850	753.200			334,2	2.204
1851	760.840			"	2.277
1852	865.100	1850/54	24,3	19,8	2.589
1853	891.760			"	2.668
1854	984.015			"	2.944
1855	1.013.624			"	3.033
1856	1.024.032	1855/59	22,4	17,8	3.064
1857	994.763			"	3.977
1858	973.444			"	3.913
1865	594.015			410,0	1.449
1866	592.174	1860/64	15,2	24,1	1.444

Fuente: A.P.A. Legajos 376-6; 804-6; 664-18; 376-8. ORTIZ DE ORRUÑO, José M.ª.: La hacienda foral de Alava. 1800-1876. Tesis doctoral inédita. (Pág. 383).

⁷⁸ Además de los portazgos, también se cobraban derechos de barcajes, aunque no pertenecían al cuerpo provincial de caminos. Existían barcajes en El Ciego, Baños de Ebro y La Puebla de la Barca. Todas estos derechos eran recaudados por los mismos ayuntamientos donde estaban localizados.

⁷⁹ Durante el ejercicio de 1858, mientras que en concepto de peajes la Diputación Foral de Alava ingresaba 973.444 reales, los gastos ocasionados por la red de caminos provinciales ascendían a 1.298.424 reales.

Recaudaciones en reales de las cadenas de Alava. 1850-854

Camino	Cadena	1850	1851	1852	1853	1854
Postas	Betoño	35.100	32.000	42.200	43.000	50.001
	Inurrieta	54.600	51.600	55.000	52.000	63.000
	Ariñez	75.600	73.000	90.000	106.500	132.311
	Armiñón	116.000	114.000	125.000	151.000	187.542
			281.300	270.600	312.200	352.500
Antepardo Conchas	Comunión	15.200	14.000	16.000	14.000	13.500
	Salinillas	75.000	75.000	84.000	84.010	94.900
Altube	Arriaga					
	Zaitegui	58.000	56.800	63.400	57.400	60.000
	Altube					
	Berganza					
Laguardia	Gardelegui	35.200	35.500	36.200	35.000	32.300
	Armentia	22.000	—	21.000	22.000	19.000
	Herrera	20.000	50.600	20.200	18.000	16.000
	Asa	10.000	—	12.100	12.600	12.000
			87.800	96.100	89.500	87.600
Navarra	Elorreaga	47.000	47.900	60.900	58.000	58.000
	Gaceo y Egui- no	24.000	36.300	39.600	36.000	38.200
Total Reales		71.700	84.200	100.500	94.000	96.200
Durango	Gamarra	50.600	57.600	6.400	64.000	66.010
	Gomilaz	40.000	46.600	48.400	46.000	43.120
		90.600	104.200	112.400	110.000	109.130
Arratia Rioja Alavesa Añana	Sta. Engracia	29.000	27.000	37.600	30.400	38.711
	Labastida	26.700	20.000	25.500	26.000	24.000
	Nanclares	9.800	10.000	12.000	24.000	24.000
Amurrio	Latatu					
	Ibaizábal	8.100	8.240	12.000	11.760	11.220
	Sarobe					
Total Reales		753.200	768.840	865.100	891.760	984.015

Fuente: A.P.A. Legajos 376-7; 804-6; 664-18; 376-8

Recaudaciones en reales de las cadenas en Alava. 1855-1858

Camino	Cadena	1855	1856	1857	1858
Postas	Betoño	55.000	49.003	49.004	45.520
	Inurrieta	53.000	57.287	52.330	48.100
	Ariñez	138.000	150.137	136.010	132.791
	Armiñón	190.008	161.737	156.001	151.115
		436.008	418.164	393.345	377.526
Antepardo Conchas	Comunión	13.120	15.523	16.008	14.619
	Salinillas	90.012	94.529	93.002	90.731
Altube	Arriaga	35.333	40.315	38.227	37.209
	Zaitegui	12.011	15.701	17.112	16.519
	Altube	9.709	13.333	13.912	12.000
	Berganza	10.710	13.501	15.208	12.604
		67.763	82.850	84.459	78.332
Laguardia	Gardelegui	30.000	32.194	28.200	27.000
	Armentia	18.400	19.157	18.610	19.708
	Herrera	16.555	17.594	15.000	10.585
	Asa	11.301	13.200	12.501	13.003
		76.256	82.145	74.311	70.296
Navarra	Elorreaga	58.010	58.299	69.101	69.379
	Gaceo	24.100	22.111	24.002	23.125
	Eguino	20.248	21.307	22.001	24.907
		102.358	101.717	115.104	117.411
Durango	Gamarra	78.700	79.007	71.600	71.697
	Gomilaz	43.005	43.125	41.002	39.444
		121.705	122.132	112.602	111.141
Arratia Rioja Alavesa Añana	Sta. Engracia	50.000	49.003	48.001	46.429
	Labastida	20.400	22.169	22.010	21.111
	Nanclares	24.000	24.000	24.000	36.500
Amurrio	Latau				
	Ibaizabal	12.002	11.800	11.921	9.348
	Sarobe				
	Ibiernes				
Reales		1.013.624	1.024.032	994.763	973.444

Fuente: A.P.A. Legajos, 376-7; 804-6; 664-18; 376-8

En todo caso, la conclusión de la red de caminos a mediados del siglo XIX permitió el incremento del acarreo de mercancías de mayores volúmenes en un tiempo menor. Sin embargo, los denodados esfuerzos de la Diputación Foral de Alava para establecer comunicaciones directas con

Bilbao por las rutas de Altube, Urquiola y Arratia, no dieron los resultados apetecidos. Mientras la ruta de Pancorbo recaudó 437.000 reales el año 1859, los tres caminos que unían Bilbao con Vitoria ingresaron únicamente 235.902 reales en conjunto. La burguesía bilbaína no tenía particular interés por canalizar su tráfico a través de Vitoria, cuyos comerciantes podían, además, convertirse en competidores; ni las estructuras productivas de Alava tenían capacidad de generar un alto tráfico. De las 182 instalaciones declaradas en esta provincia en 1861 como *fábricas y artefactos*, una cuarentena radicaban en Vitoria⁸⁰. Su capital total declarado ascendía a 1.290.000 reales, destacando la fábrica de harinas que absorbía por sí sola un millón de reales. En total, estas actividades fabriles apenas empleaban medio millar de personas. Todo señala, pues, la escasa entidad de las actividades no agrícolas. El resto de establecimientos de la provincia representaba un capital de 6.567.440 reales, dando trabajo a otras 500 personas. Si se exceptúan las fábricas de hierros de Araya y Asparrena, el resto de actividades industriales citadas en el interrogatorio destinaban preferentemente sus productos al consumo en la misma provincia.

De los tres itinerarios que se dirigían desde Vitoria a Bilbao, el de Urquiola fue el más utilizado, según las recaudaciones de los peajes. El nivel alcanzado por los peajes de Gamarra y Gomilaz, en torno a los 120.000 reales, fueron similares a los obtenidos por el camino de Bilbao a Durango con que estaba conectada, reforzando la idea de que ésta fue la principal ruta entre ambas provincias. Por contra, la escasa entidad de los ingresos de las cuatro cadenas del ramal de Amurrio (no superando nunca, en total, los 12.000 reales) confirma la poca entidad económica y comercial de este área. Mientras, en la ruta de Altube las recaudaciones no superaron los 80.000 reales.

Pero fue el Camino Real y de Postas el más transitado de la red alavesa, al recorrer longitudinalmente la provincia y formar parte de la ruta Madrid-Irún, una de las principales de la península. El nivel de ingresos de sus cuatro cadenas fue incrementándose a medida que se le unieron otros caminos. Su intensidad de tráfico resulta comparable a la de la ruta de Bilbao a Pancorbo. Mientras a principios de siglo, cuando era prácticamente el único camino carretil de Alava, apenas ingresaba 135.000 reales de media, en 1856 alcanzaba su máximo con 436.000. Y es que a medida que fueron pasando los años, la red provincial alavesa se incrementó con nuevas construcciones, siendo el Camino de Postas la espina dorsal. Es el caso de los caminos de Rioja Alavesa, Antepardo y Las Conchas de Haro, rutas por donde salían buena parte de los caldos riojanos con destino a Bilbao y al resto de la península. La cadena de Armiñón era su punto de enlace con el Camino de Postas. De ahí que los ingresos de este portazgo

⁸⁰ A.P.A. DH 324-1

llegaran a ser de 190.000 reales en 1855. También confluía en el Camino de Postas la ruta Logroño-Santander, construida a principios del siglo XIX a expensas de la corona. O el itinerario entre Nanclares y Salinas de Añana, donde estaban las reales fábricas de sal. Por este ramal y en dirección hacia Espejo, por donde también pasaba el camino de Pancorbo, se dirigía buena parte de la sal remitida a los alfolíes de Castilla ⁸¹.

Otra ruta de especial significación era el camino de Laguardia, que desde Logroño y a través de Peñacerrada se dirigía a Vitoria. Sin duda, los cereales excedentarios de La Rioja y, sobre todo, los vinos, fueron las principales mercancías transportadas, reportando a sus cuatro peajes una media de 85.000 reales a mediados de la centuria. La construcción de esta ruta estuvo más que justificada a tenor del interrogatorio sobre la riqueza agrícola y pecuaria efectuado en 1859 en los tres partidos judiciales de Alava. Concretamente, la cosecha de vino en Laguardia fue de 355.000 cántaras, estimando su valor en 5.200.000 de reales ⁸².

Recaudación en reales en las cadenas de Alava. 1865-1866

Camino	Cadena	1865	1866
Postas	Betoño	38.688	34.055
	Inurrieta	34.794	31.131
	Ariñez	52.200	55.601
	Armiñón	38.650	37.311
		164.332	158.108
Antepardo Conchas	Comunión	16.329	12.658
	Salinillas	50.000	47.892
Altube	Arriaga	27.870	28.815
	Zaitegui	8.718	10.579
	Altube	2.797	3.027
	Berganza	3.600	3.031
		43.048	45.452
Laguardia	Gardelegui	22.587	23.012
	Armentia	18.537	18.637
	Herrera	8.436	9.124
	Asa	6.303	4.000
		55.863	54.773

⁸¹ VERA, Vicente: Geografía general del País Vasco Navarro, en *Gran enciclopedia Vasca*. 1980. Vera destaca el manantial salino de Añana que era vertido sobre 4.000 era o mesa de evaporación. «La producción ha solido ser, la mayor parte de los años, de unos 45.000 a 46.000 quintales métricos». (Pág. 53).

⁸² A.P.A. DH 6380-1. Interrogatorio sobre la producción de uva, vino, aguardiente elaborado, sidra y sus precios en la cosecha de 1859.

Camino	Cadena	1865	1866
Navarra	Elorreaga	61.188	61.205
	Gaceo	7.000	4.200
	Eguino	10.012	6.500
		78.200	71.805
Durango	Gamarra	42.110	45.592
	Gomilaz	27.624	28.824
		69.734	74.406
Arratia Rioja Alavesa	Sta. Engracia	7.547	8.041
	Labastida	22.176	24.120
Añana	Nanclares	10.809	10.800
	Añana	10.636	17.666
	Valdegovía	10.033	10.207
Amurrio		31.478	38.673
	Latatu		
	Ibaizabal	15.287	17.448
	Sarobe Ibiernes		
Otras	Azaceta	19.168	18.599
	San Saturnino	9.262	10.699
	Berdijun	7.000	9.399
Reales		595.015	529.175

Fuente: A.P.A. DH 1716-3

Las líneas del Ferrocarril de Madrid a Irún y de Tudela a Bilbao modificarían sustancialmente el panorama de los transportes. Los ingresos de los peajes establecidos en los caminos paralelos a las vías férreas experimentaron una notable disminución. La mengua más importante fue la sufrida por el Camino Real y de Postas, que pasa de 377.000 reales durante 1858, a apenas 158.000 doce años después. También las rutas que se adentraban en La Rioja, como los caminos de Antepardo, Laguardia y Labastida, sufrieron una merma en sus tráficos, asumidos por el Ferrocarril de Tudela a Bilbao. En la misma situación se encontraron los distintos itinerarios que comunicaban Vitoria con Bilbao, pese a que la distancia por ferrocarril era superior a la existente por carretera.

Recaudación en los caminos de Guipúzcoa

Analizar el grado de utilización de las comunicaciones terrestres de Guipúzcoa durante el periodo resulta complicado, por las carencias que

ofrecen las fuentes provinciales. Apenas si contamos con algunos datos estadísticos de la Carretera General y de Coches. Una vez aprobada la *igualdad de caminos* en 1852, la estadística provincial presenta las recaudaciones del resto de la red provincial, pero sin especificar a qué camino pertenece cada peaje o portazgo, imposibilitando un estudio individualizado de cada ruta.

No obstante, los datos de que disponemos muestran la insuficiencia de los ingresos obtenidos en Guipúzcoa, tanto por peajes como por el cobro del contingente de la provincia y de los pueblos. Los fueros y privilegios de la provincia establecían como principio que la reparación y conservación de los caminos estaban a cargo de los pueblos. El establecimiento de peajes era considerado como un contrafuero. Sin embargo y a tenor del continuo deterioro, las protestas de los pueblos y usuarios, así como la propia situación de endeudamiento de la provincia, aconsejaron el establecimiento de portazgos a partir de 1792.

Remates de los portazgos de la Carretera General y de Coches

Cadenas	1828	1829	1830	1831	1832
Oyarzun	15.500	16.100	16.300	18.500	17.000
Urnieteta	66.500	72.100	72.700	73.700	75.000
Tolosa	64.020	41.520	40.420	67.458	45.650
Lizarza	34.000	41.750	44.110	47.012	50.000
Villafranca	28.100	32.500	31.600	31.000	30.950
Zumárraga	—	—	—	24.550	25.035
Vergara	40.500	44.030	45.500	46.050	42.053
Salinas	32.050	35.100	36.300	37.620	38.039
Total	280.050	282.993	286.730	345.890	320.207

Fuente: A.G.G. Topográfico 556- A

Las dificultades por las que atravesó la Caja de Caminos provincial a principios del XIX fueron notables. Para el año 1800, los intereses de los censos tomados a cuenta para construir la Carretera General y de Coches ascendían a 203.733 reales. A esta cantidad habría que añadir los intereses no pagados durante varios años por un valor de 849.000 reales. Para hacer frente a esta situación únicamente se contaba con los ingresos obtenidos en los peajes, además del contingente señalado para la provincia y los pueblos. En el cuadro inmediato podemos observar que las recaudaciones de los peajes de la Carretera General en ningún caso eran suficientes para el pago de los intereses y amortización de censos, ni para la conservación y reparación del camino estimada en 200.000 reales anuales.

Recaudación de los remates y administración en de las cadenas de la red de carreteras de Guipúzcoa. 1854-1862

Cadenas	1854	1856	1858	1860	1861/Adm.	1862/Adm.
Irún	64.000	58.000	55.000	66.000	89.431	84.753
Hernani	24.200	31.100	24.000	21.000	32.015	27.702
Villabona	130.000	165.000	150.000	132.000	187.145	187.221
Icasteguieta	56.400	67.300	60.200	62.000	81.671	92.181
Salvatore	40.000	46.300	45.000	45.000	62.734	45.456
Descarga	40.200	40.300	46.000	45.000	57.683	35.182
Mondragón	59.200	56.700	54.000	54.200	79.198	54.548
Salinas	62.500	52.600	48.600	45.000	67.493	47.002
Lizarza	76.200	106.700	100.000	72.000	105.780	95.529
Zubillaga	8.000	7.800	7.500	6.200	8.559	8.839
Mártires	30.000	28.800	28.000	23.000	43.984	43.822
Mendaro	22.000	—	22.000	21.200	34.399	34.745
Eibar	7.000	—	11.000	11.000	17.538	16.191
Catuin	10.800	—	12.400	12.000	18.113	17.494
Santucho	6.000	—	6.500	6.400	9.198	8.188
Lasao	15.000	20.600	19.500	17.000	26.615	28.125
Iraro	6.000	—	—	—	—	—
Meagas	11.000	10.200	10.100	12.500	19.777	20.794
Nuarbe	5.500	4.000	4.000	5.000	6.075	6.264
Aguinaga	10.000	9.500	9.900	14.000	22.910	24.534
Narrondo	—	5.900	5.700	5.750	8.745	9.770
Lusagasti	—	3.900	4.600	5.300	13.831	13.032
Total Reales	684.000	714.700	724.000	681.550	992.894	901.372

Fuente: A.G.G. Topográfico, signatura 601, legajos 1-19; 39-58; 90-114; 129-144; 160-177. Fondo Duque de Mandas, caja n.º 61.

A pesar de las dificultades financieras, la Carretera General constituía la espina dorsal de las comunicaciones de Guipúzcoa, tanto en el interior de la provincia, como para las conexiones de ésta con el resto de la península. Y así lo pone de manifiesto el remate de la cadena de Urnieta situada en las proximidades de San Sebastián, que se valoró en 75.000 reales en 1832. También el portazgo de Tolosa tenía un elevado remate, aprovechándose sin duda de los tráficos que podían originar los antiguos molinos utilizados para machacar y triturar los deshechos de trapo y tejidos que constituían la materia prima de los textiles, y que sería el origen de la importante industria algodonera instalada en esta villa a mitad de siglo. La cadena de Lizarza era otro punto especial, dado que estaba situada en el ramal que comunicaba la Carretera General con Navarra. Las relaciones

entre ambas provincias eran calificadas como *seculares* en un informe emitido por la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Guipúzcoa en 1861, observando cómo los cereales, los caldos y las lanas eran los productos básicos importados desde Navarra⁸³. Completan el panorama las cadenas de Villafranca, Zumárraga y Vergara, que no tuvieron unos ingresos importantes, pero que andando el tiempo serían localidades con entidad propia donde irían instalándose diversas actividades industriales.

La adopción de la *igualada de caminos* en las Juntas Generales celebradas en Vergara en 1850, supuso la entrada en la red provincial de buena parte de las carreteras construidas por los pueblos y asociaciones, así como de todas aquellas que se abrieran a partir de entonces. Para poner en práctica este principio, la Diputación Foral de Guipúzcoa emitía un total de 4.191 acciones con un capital nominal de 8.382.000 reales y un interés fijo anual del 5%. No obstante, aunque las recaudaciones de los 22 portazgos se incrementó, continuaron siendo insuficientes para hacer frente al pago de los intereses y amortizaciones. Baste recordar que los intereses de las carreteras construidas por los pueblos absorbían 420.000 reales anuales, sin contar con lo destinado a la Carretera General y las cantidades necesarias para la reparación y conservación de una red más amplia.

Pese a las dificultades financieras, Guipúzcoa contaba a mediados del XIX con una red de carreteras de una longitud aproximada de 650 kilómetros, situación que podemos calificar de óptima para el desarrollo industrial de la provincia. La dispersión de la población guipuzcoana y de las actividades comerciales o industriales no constituyó un inconveniente insalvable, gracias en parte a las buenas comunicaciones terrestres de las que gozaron todos los pueblos con alguna entidad económica. Es el caso de la carretera que transcurre paralela al río Urola, que vincula poblaciones como Zumaya, Cestona, Iraeta, Lasao (donde estaba localizado el peaje), Azpeitia, Azcoitia (donde radicaban numerosos establecimientos dedicados a las manufacturas del yute) y Zumárraga. O la carretera que avanza por la orilla de la cuenca del Río Deva, comunicando poblaciones tan importantes como Eibar y Placencia (localidades armeras por excelencia); Vergara (que concentraría buena parte de la industria algodonera de Guipúzcoa); Mondragón (donde se instalaría la fábrica de cerrajería y herramientas de Vergarajáuregui en 1869) y Salinas en el confín de la provincia con Alava. Estas no son las únicas. La carretera de Campazar relacionaba directamente los municipios de Zumárraga y Vergara; o la de Iraeta a Lasarte, pasando por Meagas, Zarauz, Orio, Aguinaga y Usurbil; o las de Oyarzun a Rentería (que contaba con la Real Compañía Asturiana y varias fábricas de hilados y tejidos de lanas); Idiazabal a Cegama; Villafranca a Ataun; y las que se dirigían a Vizcaya por Elgoibar y Motrico.

⁸³ A.G.G. Fondo Duque de Mandas, caja n.º 61.

El hecho de que la provincia comenzara a explotar de manera directa los caminos desde 1861 supuso que el nivel de recaudación de los portazgos se incrementara de manera notable, aunque todavía insuficiente para hacer frente a las cargas.

El 15 de agosto de 1864 se inauguró el Ferrocarril del Norte. Durante muchos años, la línea del Norte constituiría la principal vía de penetración de los productos guipuzcoanos, además de facilitar la formación de un amplio mercado nacional. Las carreteras pasaron a un segundo plano, no recuperando cuotas del mercado del transporte hasta los años cuarenta, con el desarrollo del motor de explosión.

Capítulo 2

La construcción de los ferrocarriles en el País Vasco: principales etapas

A finales del primer tercio del siglo XIX la construcción de los ferrocarriles se convirtió en la principal ambición económica de los países europeos. El invento de Stephenson tuvo una rápida repercusión en Europa. En 1825 funcionó por vez primera un tren arrastrado por máquina de vapor, el ferrocarril minero Stockton-Darlington, y muy pronto se apreció que el nuevo medio de transporte estaba llamado a transformar súbitamente las mismas estructuras económicas. La inauguración en 1830 de la primera línea importante, la Liverpool-Manchester, abrió una fase en la que las principales capitales europeas y los centros mineros e industriales se dotaron de vías férreas.

La secuencia que siguió en Europa el tendido de ferrocarriles es conocida. Entre los hitos más significativos de este proceso cabe citar el Saint Etienne-Lyon, de 58 Kms., que al inaugurarse en 1832 era el primer ferrocarril francés. A finales de la década, el nuevo procedimiento comenzaba a instalarse para las comunicaciones de París. Con el Nuremberg-Fuerth, una pequeña vía de algo menos de tres millas, llegaban los ferrocarriles a territorio alemán, donde dos años más tarde se abría el Dresde-Leipzig, una vía de 70 millas. Por los mismos años se tendían las primeras líneas en Bélgica, donde en 1836 se había proyectado el Bruselas-Amberes: al término los años treinta 150 millas de vías recorrían el suelo belga. Francia, Bélgica, Rusia, Italia... siguieron pronto a Gran Bretaña en la construcción ferroviaria.

En España el moderno tipo de transporte llegó con cierto retraso, si se compara con la introducción de los ferrocarriles en los países más avanzados. No circuló el primer tren - que recorría el trayecto Barcelona-Mataró - hasta 1848, si bien desde dos años antes se tendió ya una vía férrea en la colonia española de Cuba. De otro lado, hasta la segunda mitad de los

años cincuenta no se emprendió en España la construcción sistemática de una red ferroviaria que uniese distintas regiones españolas mediante grandes líneas.

El retraso de la industrialización española, la escasa movilización de capitales y las convulsiones políticas características de la primera mitad del siglo XIX explican el retraso relativo con el que España llegó a la construcción ferroviaria.

El País Vasco se vio también afectado por estas circunstancias. Pese a anteriores intentos, los primeros ferrocarriles que afectaron a las provincias vascas no comenzaron a construirse hasta 1857. Fue en 1863 cuando circularon sus primeros trenes.

Pero la historia ferroviaria del País Vasco presenta notas más llamativas que la tardía construcción de las primeras líneas. En efecto: a fines del siglo XIX contaba ya con una tupida red, que comunicaba las capitales de Vizcaya, Guipúzcoa y Alava, casi todas las poblaciones importantes y las principales comarcas productoras; las provincias vascas estaban unidas ferroviariamente, también, con las regiones próximas. Así, el País Vasco se dotó con una moderna infraestructura de comunicaciones, acorde con el despegue económico que se inició tras la última guerra carlista. Las vías férreas acompañaron al desarrollo industrial, del que fueron un componente importante.

Resulta innecesario ponderar la trascendencia de las transformaciones que durante el siglo XIX introdujo el ferrocarril, que impulsó una nueva dinámica social y económica, bien diferente a la de las sociedades tradicionales. Sí conviene, sin embargo, recordar algunos de estos cambios, por cuanto afectaron decisivamente al País Vasco en la segunda mitad de la centuria.

Por muchos conceptos, el ferrocarril se convirtió en la principal representación de la *modernidad económica*. Creó para el desarrollo industrial condiciones totalmente nuevas, al permitir un transporte terrestre barato, mucho más rápido que el realizado por sistemas tradicionales y en mayores dimensiones. Eliminó determinadas dependencias físicas que trababan algunos desarrollos industriales. Comunicó a los centros productores con sus mercados y de esta forma permitió los consumos masivos que la nueva industria requería. Impulsó, también, la conexión entre centros productores de materias primas, de manera que en último término posibilitó la instalación y desenvolvimiento de instalaciones fabriles en lugares hasta entonces lejanos al desarrollo económico. Por diversas vías, pues, el ferrocarril contribuyó como ningún otro factor a la modernización industrial, dejando a un lado el impulso que dio al sector siderometalúrgico, para el que en general la construcción ferroviaria señaló el momento decisivo de su despegue o de su consolidación.

Pero los cambios que significó el ferrocarril no se produjeron sólo en la industria. Todo el modelo económico se vio afectado. Para las relaciones

mercantiles creó condiciones del todo nuevas, al permitir un comercio más fluido y de mayores dimensiones, hasta el punto de que los enclaves tradicionales que quedaban fuera de las redes ferroviarias se veían condenados a perder rápidamente sus posiciones comerciales. También la agricultura experimentó cambios decisivos por el impacto del ferrocarril. Las vías férreas rompieron definitivamente el tradicional autoconsumo, comenzando a producirse para los mercados urbanos o para un mercado cada vez más alejado de las comarcas productoras. La comercialización de los productos agrícolas permitió, a su vez, la especialización comarcal. La consecuente evolución agrícola se produjo, pues, en condiciones muy diferentes a las tradicionales.

No sólo afectó a lo económico la construcción del ferrocarril. Ha de notarse, también, que por vez primera en la historia pudo gran parte de la población recorrer grandes trayectos en un corto espacio de tiempo. La posibilidad de los viajes - antes reservada a muy reducidos grupos de las élites socioeconómicas - se convirtió en una realidad para amplias capas de la sociedad. Ciertamente, en el nuevo medio de comunicación se distinguirían los viajeros de primera, de segunda y de tercera. Pero lo cierto es que esta misma concepción hacía rentable a un ferrocarril en la medida en que conseguía un amplio mercado de grupos populares para quienes - era una novedad histórica - existiría la misma velocidad del transporte que la que disfrutaban las clases altas, ya que no similar comodidad. Nuevos hábitos cotidianos y estacionales, más amplios contactos entre sociedades hasta entonces cerradas en sí mismas tomaron carta de naturaleza, sellando definitivamente el paso a la modernidad. Se abría un proceso ininterrumpido de creciente presencia de los nuevos medios de transporte en la sociedad.

El País Vasco fue afectado por estos cambios en la segunda mitad del siglo XIX. Al recordar la construcción que cumplió en la sociedad vasca el ferrocarril nos referimos, por ello, a un aspecto decisivo de la modernización social y económica mediante la que se construyó el País Vasco actual. Y es que, en definitiva, las iniciativas ferroviarias construyeron durante la segunda mitad del pasado siglo una infraestructura que determinó un nuevo modelo de relaciones.

Por eso mismo, tiene particular interés la historia de los ferrocarriles en el País Vasco. El trazado por el que se optó condicionó toda la estructura de la economía industrial vasca. En efecto: la construcción de los ferrocarriles significó una auténtica *ordenación del territorio*, fijando determinadas interconexiones, tanto internas como externas. Del mismo modo, al no unir ciertas zonas, descartaría definitivamente posibles relaciones económicas, marginando incluso a algunas comarcas de un hipotético desarrollo industrial.

Así, pues, el trazado ferroviario vasco revela toda una concepción económica del País Vasco. En consecuencia, las necesidades a las que origi-

nariamente sirvió y que motivaron su construcción condicionaron decisivamente la evolución futura que habría de seguir el País Vasco, por las dificultades de iniciar una reestructuración cuando estaban ya sentadas las interconexiones básicas entre las diversas actividades económicas. Las funciones que al construirse intentaron cubrir las distintas líneas tuvieron, pues, enorme transcendencia en el desarrollo socioeconómico.

Al analizar la historia del tendido ferroviario, aparece el llamativo hecho al que nos hemos referido ya: a fines del siglo XIX estaban ya construidas, en fase de instalación o en avanzado proyecto las que serían las líneas férreas básicas. De manera que los escasos ferrocarriles que se planificaron o construyeron después de 1900 tuvieron que adaptarse a la estructura ferroviaria trazada el siglo anterior, a la que simplemente complementaban, intentando comunicar a alguna comarca que había sido marginada en las iniciativas del XIX. Por ello, al estudiar las necesidades a las que respondió la red ferroviaria vasca necesariamente hay que enmarcarla en el desarrollo económico del siglo XIX, así como, en un planteamiento general, dentro de un proceso de más amplio alcance como fue la construcción de los ferrocarriles españoles, que desde 1856 entraron en su momento álgido. Y es que, la red ferroviaria vasca se integró plenamente dentro de la red general española, al fracasar los intentos que primaban la posibilidad de incorporar el ancho de vía europeo. La influencia en el País Vasco de las grandes líneas ferroviarias españolas fue decisiva.

Ahora bien, una característica singulariza la construcción de los ferrocarriles vascos dentro del tendido español. Nos referimos al elevado grado de interrelación entre el nivel de desarrollo económico regional y la construcción de las líneas férreas, correlación quizás más intensa que en ninguna otra zona española. En cada etapa, las líneas que se planificaron buscaban abastecer unas concretas necesidades económicas. Tal circunstancia resulta excepcional, si se tiene en cuenta que por lo común en España el tendido de vías precedió - a veces por varias décadas - a la aparición de efectivos impulsos económicos y comerciales.

La razón de esta evolución particular del tendido férreo en el País Vasco hay que buscarla en la forma en que se construyeron las grandes líneas españolas y en la posición relativa que en esta red tuvo el País Vasco. La construcción de los ferrocarriles en España se caracterizó, en general, por la decisiva importancia que en la toma de decisiones y en la dirección de los ferrocarriles tuvieron grandes compañías formadas, o al menos controladas, por capital francés. Tales compañías - en las que no faltaban miembros de la nobleza terratenientes española, señalados políticos y un capital nacional subordinado en esta coyuntura a los planteamientos de sociedades de crédito de origen extranjero - crearon una red ferroviaria de *estructura radial*, cuyo interés fundamental era la unión del centro peninsular, Madrid, con la periferia, la unión entre la agricultura de la meseta y los puertos exportadores.

En el trazado de las grandes líneas el País Vasco sólo resultó marginalmente afectado, en la medida que el ferrocarril Madrid-Irún le tuvo que incluir. Otro tramo que afectaba al País Vasco lo construyó, también, una gran compañía ferroviaria: nos referimos al que recorría el valle del Ebro desde Tudela hacia Zaragoza. Pues bien: tampoco figuraba entre las líneas planificadas inicialmente, al ser una línea transversal y, por tanto, de importancia secundaria dentro de los planteamientos de las grandes compañías ferroviaria. Cuando se proyectó, estaba plenamente trazado el eje Madrid-Irún como la principal conexión del País Vasco con el resto de España.

Una circunstancia decisiva se deduce del planteamiento de las grandes compañías que hemos descrito: el tendido ferroviario español, considerado en sus ejes fundamentales, no previó la creación de una infraestructura para el País Vasco, considerando los intereses de éste como marginales, de alcance limitado. Esta situación provocó, precisamente, la relación estrecha entre el nivel de desarrollo económico local y las iniciativas ferroviarias que afectaban al País Vasco. Las vías se tendieron no por la gestión de las grandes compañías fundadas a mediados de los años cincuenta del siglo XIX, sino a partir de esfuerzos inversores locales. Los grupos que apostaron por el desarrollo económico de Vizcaya o de Guipúzcoa protagonizaron, a su vez, la construcción de líneas férreas, como un medio más de impulsar el mantenimiento y eventualmente el crecimiento de sus negocios.

Así, pues, la economía vasca no quedó al margen del nuevo medio de comunicación. Para los grupos burgueses locales el ferrocarril se convirtió, incluso, en la cuestión de la que dependía su supervivencia económica. Emprendieron la única opción viable ante el abandono que su economía sufría por las grandes líneas españolas: la construcción de unos ferrocarriles que, en la mayoría de los casos, los financiaron grupos integrados en la sociedad vasca.

Este hecho tuvo una consecuencia histórica inmediata, que es necesario tener en cuenta al analizar la construcción de la red ferroviaria vasca: en cada etapa, se construyeron los ferrocarriles que se consideraron necesarios para el desarrollo económico interno. No hubo, pues, una anticipación con respecto a las necesidades concretas, tal como sucedió en otras regiones españolas, que dispusieron de unas líneas construidas en base a hipotéticos resultados de un futuro impulso económico. Como consecuencia lógica, tampoco se subordinaron los trazados de los ferrocarriles locales a intereses exógenos: la razón de los respectivos trayectos que recorrían las vías locales hay que buscarlos exclusivamente en los planteamientos e intereses de los grupos locales que planificaron y llevaron a cabo la construcción ferroviaria.

Como hemos comentado, a finales del siglo XIX se había trazado ya lo fundamental de la red. Y, puesto que el mayor dinamismo económico del País Vasco correspondió en esta centuria a Vizcaya, no ha de extrañar

que el tendido ferroviario resultante - al fin y al cabo, sólo una de las alternativas posibles - correspondiese en lo fundamental a los planteamientos de los grupos hegemónicos en la sociedad vizcaína. Representó, pues, la elección por la burguesía vizcaína de un determinado modelo de desarrollo.

La construcción de los ferrocarriles: una visión de conjunto

Dentro de la historia ferroviaria del País Vasco podemos distinguir las siguientes etapas, en las que enmarcaremos este estudio:

1.º.- Fase inicial de proyectos ferroviarios, que no se llevaron a cabo (1829-1856).

Tras conocerse las bases técnicas del nuevo medio de comunicación y las posibilidades económicas que otorgaba, en el País Vasco - lo mismo que sucedía en los principales países europeos - se planificaron varios «caminos de hierro». En nuestro caso, llama la atención lo temprano de la fecha en la que por vez primera se planteó la posibilidad de construir un ferrocarril. En 1829 - cuatro años después de construido el Stockton-Darlington, un año antes de inaugurarse el Liverpool-Manchester, cuando aún no había ningún ferrocarril fuera de Inglaterra - se sugirió ya la posibilidad de levantar una línea entre Valmaseda y Bilbao, que no se llevó a la práctica. Tampoco se realizó, pero dio pie a estudios de entidad y a una amplia movilización local, el proyecto de 1845-1846 conocido como Concesión Vascongada. Tuvo, además, una amplia influencia posterior, puesto que se incorporaron a futuras líneas algunas de sus previsiones técnicas y de los trazados que planificó. Se intentaba construir un Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao.

2.º.- Construcción de las dos grandes líneas que unían al País Vasco con el mercado interior (1857-1864). Los ferrocarriles comerciales.

A partir de la Ley General de Ferrocarriles aprobada en 1855 comenzaron a planificarse las primeras líneas que surcaron el País Vasco. Su construcción se inició en 1857. Se concluyeron en 1863 y 1864. Eran las siguientes: el tramo entre Miranda de Ebro e Irún, comprendido dentro de la línea Madrid-Irún; y el Ferrocarril Tudela-Bilbao que enlazaba en Miranda de Ebro con el anterior. Construyó el primero la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, una sociedad dirigida por capital francés. En cuanto al Tudela-Bilbao, fue una obra de una compañía cons-

tituida por el capital bilbaíno, no resignado a la marginación a la que le condenaba el planificado Madrid-Irún en el comercio entre la meseta y el Cantábrico. En esta fase (1857-1865), por tanto, primaron los intereses mercantiles en las iniciativas ferroviarias. El acceso ferroviario a la meseta era el principal objetivo de los grupos hegemónicos locales, esto es, los comerciantes. Y es que, por entonces, la economía capitalista en el País Vasco era, fundamentalmente, la que dirigía la burguesía mercantil. El tradicional papel de intermediación de las provincias vascas en el tráfico entre la meseta y los países del norte de Europa se tradujo, pues, en la construcción de los primeros ferrocarriles que, difícilmente podría ser de otro modo, presentaron un eminente carácter comercial.

3.º.- Planificación y construcción de los ferrocarriles mineros (1857-1882).

A mediados de siglo el desarrollo económico del País Vasco entró en nueva nueva fase, que tuvo su inmediata repercusión en la construcción ferroviaria. Hasta los años cincuenta, los intereses mercantiles habían sido no sólo los más importantes, sino casi los únicos que generaban un negocio suficiente como para justificar tomas de posición colectivas e inversiones en nuevas infraestructuras. Sin desaparecer tales preocupaciones comerciales, se atisbaba una nueva posibilidad económica: la exportación de hierro vizcaíno con destino a las modernas siderurgias europeas nacidas con la revolución industrial. El consumo masivo de las nuevas fábricas permitiría una explotación a gran escala, muy superior a la demanda generada por las tradicionales ferrerías. Justificó, también, que se proyectara y construyera una densa red de ferrocarriles mineros en la margen izquierda del Nervión, que unían las minas con la ría, con vistas a posibilitar la exportación de hierro.

El primero de estos trenes mineros fue el Ferrocarril de Triano construido por la Diputación de Vizcaya e inaugurado en 1863, que inició la adecuación de la zona minera de Vizcaya a la explotación sistemática. Pero los años dorados de la construcción de los ferrocarriles mineros se iniciaron poco antes de la guerra carlista. Entre 1870 y 1872 se planificaron y en algún caso se inició la construcción de otros cuatro ferrocarriles con tal carácter. El Ferrocarril de Galdames, el de la Orconera, el de la Franco-Belga, el Ferrocarril del Regato completaron, con el de la Diputación, lo fundamental de la infraestructura que permitiría la saca de mineral de hierro. Planificados antes de la última contienda carlista, no se terminaron hasta la posguerra: a la altura de 1882 estaban ya construidos los principales tramos de esta red, que resultó decisiva en el devenir económico de Vizcaya, puesto que, al posibilitar la masiva saca de mineral, hicieron a su vez posible que se iniciara el proceso de capitalización de los mineros viz-

caños que habrían de convertirse durante las dos últimas décadas del XIX en el grupo hegemónico de la burguesía vizcaína.

¿Quiénes construyeron estos ferrocarriles? Ya hemos mencionado que la Diputación tuvo a su cargo el Ferrocarril de Triano. Los demás los dirigieron y financiaron en lo fundamental compañías extranjeras, que se instalaron en Vizcaya para posibilitar la saca de hierro con destino a las siderurgias inglesas, francesas, belgas y alemanas.

4.º.- Construcción de los ferrocarriles que unen Bilbao con las cuencas fluviales de su entorno. Los ferrocarriles industriales (1879-1890).

El despegue industrial que experimentó Vizcaya tras la Guerra Carlista justificó sobradamente que se consolidase la influencia de la burguesía bilbaína en la toma de decisiones por las que se configuró la infraestructura ferroviaria. De Bilbao habían partido, hasta entonces, las principales iniciativas en orden a construir ferrocarriles en el País Vasco: el Tudela-Bilbao y los trenes mineros así lo atestiguaban. Pues bien, las siguientes empresas ferroviarias nacieron, también, en el seno de la burguesía bilbaína. Además, tuvieron a Bilbao como centro: aspiraban a comunicar la capital vizcaína con las industrias y las poblaciones de su entorno inmediato. La concepción del trazado de los ferrocarriles construidos desde 1879 hasta 1890 tenía un punto de similitud, puesto que todos recorrían las riberas fluviales del entorno bilbaíno. Desde Bilbao se tendió una red radial compuesta por pequeños ferrocarriles de vía estrecha. Unían la capital vizcaína con las poblaciones situadas en ambos márgenes de la ría, entre Bilbao y la desembocadura: Bilbao y Portugalete, Bilbao y Las Arenas. En los años ochenta, se proyectaban y construían líneas entre Bilbao y Durango, siguiendo la ribera del Ibaizábal, y entre Bilbao y Valmaseda, con las vías a orillas del Cadagua.

Estas líneas fueron el punto de partida de lo que sería la red de ferrocarriles de vía estrecha del País Vasco, nacida por tanto a partir de la creciente importancia económica de la capital de Vizcaya. Desde que se construyera la incipiente red radial en torno a Bilbao (conectado con Portugalete, Las Arenas, Durango y Valmaseda) que hemos descrito, nacieron otros proyectos, que intentaban prolongarla. De hecho, ya en los años ochenta se construyó un ferrocarril que no nacía en Bilbao, si bien conectaba con esta Villa al arrancar de la línea que unía Bilbao y Durango.

Durante los años ochenta, por tanto, se construían los ferrocarriles Bilbao-Durango, Bilbao-Portugalete, Bilbao-Las Arenas, el denominado Ferrocarril del Cadagua, entre Bilbao y Valmaseda, y el Amorebieta-Guernica.

La mera enumeración de los enclaves que unían permite suponer ya el distinto carácter de estas líneas: la nueva comarca fabril de la margen

izquierda del Nervión o las zonas rurales del Cadagua o del área de Guernica quedaban unidas casi simultáneamente con la capital de la provincia. Ahora bien: no resulta difícil percibir en la diversidad de líneas, y pese a la heterogeneidad económica de las comarcas que quedaron unidas, alguna característica común.

Genéricamente, les cuadra el calificativo de *ferrocarriles industriales*. Pues lo eran en varios sentidos. Lo eran, por el impulso motriz que les daba vida, que no era otro que el empuje de la sociedad industrial que tenía en Bilbao su principal centro urbano. Lo eran, también, por las necesidades que intentaban atender, las de prestar los indispensables servicios de comunicaciones a una población en crecimiento, que se estaba modernizando. Pues si no caben dudas de las vinculaciones del Bilbao-Portugalete con el hecho industrial, habida cuenta de que se construyó para permitir la salida de los productos fabriles de las siderurgias de la margen izquierda, también resultan evidentes los caracteres industriales de las demás líneas. Baste citar que los que recorrían el Cadagua y el Ibaizábal intentaban, también, responder a la demanda de transportes ferroviarios de la incipiente industrialización de ambas cuencas fluviales. En cuanto al ferrocarril de la margen derecha del Nervión - el Bilbao-Las Arenas - cumplió también una necesidad básica para una sociedad industrializada: permitió la aparición de una zona residencial para la nueva burguesía bilbaína que dirigía el fenómeno industrializador; posibilitó, también los cortos viajes de esparcimiento hacia la costa de una numerosa y creciente población urbana.

De esta manera, a finales ochenta las inversiones realizadas por la burguesía bilbaína permitieron iniciar una red ferroviaria cuyo centro estaba en Bilbao.

5.º.- *La unión ferroviaria de Vizcaya con las provincias limítrofes (1890-1900).*

En torno a 1890 la expansión de la red ferroviaria tomó un sentido preciso. Se prolongaron más allá de los límites provinciales de Vizcaya algunas de las líneas construidas durante la anterior etapa. Durango y Valmaseda fueron los puntos de partida de los nuevos ferrocarriles que, en definitiva, enlazaron a Bilbao con Santander, con San Sebastián y con las comarcas del norte de Burgos y de León. De esta forma, los enlaces ferroviarios de Vizcaya con otras provincias adoptaron ya la estructura que permanecería en lo sucesivo. A la unión con la meseta a través de Orduña que a mediados del XIX se construyó con la línea que unía Bilbao y Miranda de Ebro se añadieron los enlaces con Santander, arrancando de Zalla, una estación del Ferrocarril del Cadagua, y con la Robla, a partir de Valmaseda, la estación terminal de la misma línea. A la par, durante los años

noventa se llevó a cabo la conexión ferroviaria de las dos provincias costeras del País Vasco, al prolongarse el Bilbao-Durango hasta San Sebastián. Distintas comarcas guipuzcoanas quedaron, así, enlazadas con la red de ferrocarriles de vía estrecha.

6.º.- *Construcción de diversas líneas que complementaban la red ferroviaria básica.*

A la altura de 1900 estaban ya diseñadas las líneas básicas de la red ferroviaria vasca, tanto en lo que se refiere a los ferrocarriles de vía ancha como a los de vía estrecha. Las iniciativas del capital bilbaíno habían configurado, así, una decisiva infraestructura de comunicaciones, que condicionó las siguientes iniciativas.

No fueron las novedades posteriores muy abundantes. Deben de constarse, entre ellas, la modernización de las instalaciones construidas durante las dos últimas décadas de la centuria anterior. Varios tramos se dotaron de doble vía. Algunos, comenzaron a electrificarse ya durante los años veinte. Se levantó, incluso, una vía que unía a todos los ferrocarriles de vía estrecha importantes, mediante el ramal denominado Matico-Azbarren que unía el ferrocarril de la margen derecha del Nervión con el Bilbao-Santander y el Bilbao-San Sebastián, ambos a su vez conectados desde finales de los años noventa. Y han de citarse algunas nuevas líneas, que si bien no cambiaban sustancialmente la configuración de la red ferroviaria vasca, sí la complementaban, uniéndola con comarcas hasta entonces marginadas del desarrollo ferroviario. Entre las más significativas cabe citar las siguientes:

— Las líneas que completaban la conexión de Bilbao con su entorno rural inmediato. Eran las dos siguientes: la Bilbao-Lezama y la Bilbao-Munguía, dos trenes de cercanías que unían la capital vizcaína con una comarca no directamente afectada por el desarrollo industrial.

— Los ferrocarriles de cercanías que, de forma similar, enlazaban San Sebastián y las poblaciones de su entorno. Eran el San Sebastián-Hernani, inaugurado en 1912, y el San Sebastián-Hendaya, el denominado *topo*.

— Algunas líneas de gran alcance que, si bien no llegaron a tener un gran desarrollo en sus tráficos, sí intentaron una más completa red, que abarcaba comarcas importantes. Cabe citar, en especial, las siguientes:

a) El Ferrocarril de Plazaola, creado en 1919 con apoyo estatal, que permitió la unión ferroviaria directa de San Sebastián y Pamplona.

b) El Ferrocarril del Bidasoa, que comunicaba Irún y Elizondo, y que, por tanto, constituyó una segunda unión entre Guipúzcoa y Navarra. De origen minero - servía al principio para trasladar el hierro de la zona de Lesaca hacia el puerto - nunca tuvo una explotación muy boyante en sus

tráficos de viajeros y de mercancías, como consecuencia de que atravesaba comarcas eminentemente rurales, donde apenas se intentó un desarrollo industrial.

c) Especiales esfuerzos recabó el Ferrocarril del Urola, construido por la Diputación de Guipúzcoa e inaugurado en 1924. Unía Zumárraga y Zumaya, conectando con las líneas preexistentes el único valle guipuzcoano importante que hasta entonces carecía de una línea férrea.

d) Ha de mencionarse, también, el denominado Ferrocarril Vasco-Navarro, constituido en 1919, que representaba un ambicioso proyecto de unión ferroviaria de todas las capitales vascas. Con centro en Vitoria, se dirigía por un lado hacia Navarra, uniendo la capital alavesa con Estella. Desde Vitoria se dirigía hacia el valle del Deva, conectando con los Vascongados en Los Mártires, dentro del tramo Málzaga-Zumárraga. Llegó a contar con un ramal que integraba a Oñate con la red ferroviaria vasca.

Capítulo 3

La red ferroviaria del País Vasco

Como hemos podido apreciar, el País Vasco contó históricamente con una muy densa red ferroviaria. Las conexiones con el exterior la aseguraban, fundamentalmente, el Madrid-Irún y el Tudela-Bilbao, las dos líneas de vía ancha construidas a mediados del siglo XIX. Hubo otras dos vías del mismo ancho, la de Triano y la del Bilbao-Portugaleta, teniendo especial importancia esta última, que permitía el enlace sin solución de continuidad entre la industrial margen izquierda de la ría y el ferrocarril que unía Vizcaya con la meseta. Las siderurgias consiguieron, así, una buena conexión con el mercado interior, esto es, con su natural mercado consumidor. Fuera de estas líneas, se recurrió a la vía estrecha. De tal manera que, en conjunto, puede estimarse que para el enlace del País Vasco con el exterior se recurrió a la vía ancha, mientras que la vía estrecha servía para las comunicaciones interiores.

Por lo demás, caracterizan a la infraestructura ferroviaria vasca que hemos descrito las siguientes notas:

a) Configuración de los ejes fundamentales de la red a partir de iniciativas tomadas por el capital bilbaíno, que protagonizó el diseño, la financiación y la construcción de las líneas más importantes, de tal forma que aquellas en las que estuvo ausente (las empresas netamente guipuzcoanas como el Ferrocarril de Plazaola o el del Urola, o el ferrocarril Vasco-Navarro concebido por los vitorianos) no hicieron sino completar la red que habían creado durante el siglo XIX. Obviamente, estos últimos ferrocarriles no partieron de necesidades económicas tan complejas como los que dieron vida a los primeros ferrocarriles. Intentaron, más bien, subsanar deficiencias de la red preexistente, y cubrir necesidades de tipo social, atendiendo a poblaciones hasta entonces aisladas.

b) La misma red básica de ferrocarriles de vía estrecha se construyó a partir de las iniciativas que en primera instancia intentaban cubrir las

inmediatas necesidades de la población de Bilbao. El temprano enlace de Bilbao con dos localidades vizcaínas relativamente próximas (Valmaseda y Amorebieta), que se llevó a cabo a partir de estudios sobre la eventual rentabilidad de estas cortas líneas, condicionó la expansión posterior de la red ferroviaria vasca. Determinó el trayecto que debería seguirse para la comunicación con Santander o San Sebastián, e, incluso, los trazados de muchas líneas complementarias.

No es cuestión de valorar aquí si los trazados resultantes fueron o no los más convenientes. Prescindiendo por el momento de este problema, lo cierto es que los de líneas de vía estrecha más importantes (las que unían Bilbao y San Sebastián y Bilbao y Santander, así como el ferrocarril del Urola o el Vasco-Navarro que las complementaría) no fueron fruto de un análisis sobre la eventual rentabilidad social o económica del trazado que siguieron. Nacieron a partir de las primeras líneas construidas, cuyo origen estuvo, no en el estudio de un trazado a larga distancia, sino en el análisis de la eventual rentabilidad de unos cortos tramos, rentabilidad que residía en las posibilidades de unos pocos negocios, mineros o industriales.

De las consecuencias de este procedimiento habla, por ejemplo, que se abandonase sin un análisis específico la posibilidad de construir un ferrocarril costero entre Vizcaya y Santander, para optar por un Bilbao-Santander que atravesaba una zona con escaso desarrollo económico y demográfico como la comprendida entre Zalla y Colindres. Otro buen ejemplo lo constituye el trazado que siguió el ferrocarril entre Bilbao y Bermeo. La unión entre la capital vizcaína y este enclave no se consiguió, como en algún momento se pensara, a través de Munguía; sino que, construido el Bilbao-Amorebieta y el Amorebieta-Guernica-Pedernales, se habían creado intereses suficientes como para que ineludiblemente la conexión ferroviaria con Bermeo se realizara por el más largo trazado que seguía la ría de Guernica.

c) En ningún caso hubo una planificación conjunta de la red ferroviaria del País Vasco, que fue en gran medida fruto de las iniciativas dispersas que tomaron distintos grupos de empresarios. Si bien es cierto que difícilmente podría haber existido tal planificación, habida cuenta de que no existía ninguna circunscripción política o administrativa que englobara a todas las provincias vascas, sí resulta llamativo que tampoco existiera ningún tipo de planificación a los niveles provinciales. Las instituciones públicas se limitaron, en la mayoría de los casos, a sancionar las iniciativas privadas, y a subvencionar las líneas conforme a lo legalmente previsto.

Hubo, no obstante, algunos posicionamientos de los órganos forales. Pero llama la atención que su toma de postura se produjese sólo en las primeras y en las últimas iniciativas, y no en las intermedias, precisamente las que sirvieron para configurar las más importantes líneas de vía estrecha. En efecto: Juntas Generales y Diputaciones se posicionaron en los años

cuarenta del siglo XIX en pro del Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao. Más decisiva aún fue la intervención a finales de los años cincuenta de una Diputación, la de Vizcaya, en la construcción del ferrocarril minero de Triano, financiado y administrado por la institución pública. Pero desde este momento, apenas intervinieron los órganos provinciales en la construcción de los ferrocarriles, cuyos trazados y administración quedaron en manos de la iniciativa privada. Sólo en los ferrocarriles complementarios construidos a partir de 1910 volvemos a encontrar el protagonismo de organismos públicos: en la construcción del ferrocarril del Urola y del Vasco-Navarro jugaron un papel decisivo las correspondientes instituciones públicas guipuzcona y alavesa. Eran, ya lo hemos dicho, trenes que intentaban cubrir deficiencias sociales.

En todo caso, en lo fundamental de la red no hubo una planificación conjunta ni una decisiva intervención de los poderes provinciales. La ordenación del territorio que la infraestructura ferroviaria representaba obedeció, pues, a la libre concurrencia de dispersas iniciativas privadas. Y, en este sentido, la lógica de la infraestructura ferroviaria del País Vasco sólo es comprensible atendiendo a los concretos e inmediatos objetivos económicos que se plantearon quienes promocionaron las distintas líneas, objetivos definidos a veces por la simultánea creación de negocios de validez a veces sólo transitoria. Piénsese, por ejemplo, que en el diseño del Ferrocarril del Cadagua - que tanta importancia tendría en el trazado con el que en último término se accedió de Bilbao a Santander - jugó un papel decisivo la evaluación sobre las posibilidades mineras de la zona del Cadagua, que la historia demostraría escasas y, en todo caso, pasajeras.

d) La diversidad de las iniciativas que dieron vida a los ferrocarriles vascos fue mayor que lo que la enumeración de las líneas haría pensar. Hay que tener en cuenta que cada uno de los dos principales ferrocarriles de vía estrecha, el Bilbao-Santander y el Bilbao-San Sebastián los construyeron, en un principio, tres sociedades anónimas diferentes. El primero fue fruto de los esfuerzos de las compañías Ferrocarril del Cadagua, Zalla-Solares y Solares-Santander. El Bilbao-San Sebastián lo levantaron las sociedades Ferrocarril Central de Vizcaya, también denominada Bilbao-Durango, la Durango-Zumárraga y Eibar-San Sebastián. La diversificación de iniciativas se reflejó, también, en casos como el enlace de las siderurgias vizcaínas con la cuenca hullera de León, conseguida en primera instancia mediante tres líneas, explotadas por otras tantas compañías: la del Bilbao-Portugalete, la del Ferrocarril del Cadagua y la del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda. La dispersión organizativa afectó, también, a pequeños ferrocarriles, como era el caso de la línea Bilbao-Plencia, construida por las compañías del Ferrocarril de Bilbao á Las Arenas y del Las Arenas-Plencia, cuyas vías ni siquiera estaban enlazadas de forma adecuada. En algún caso, la diversidad de compañías se reproducía, incluso, en

líneas que no eran sino ramales de otra vía principal. Sucedió así en la conexión ferroviaria entre Bilbao y Guernica, conseguida mediante dos vías férreas diferentes, la Bilbao-Durango que recorría el Ibaizábal y la construida por la Compañía del Ferrocarril Amorebieta-Guernica-Peder-nales.

La extrema diversidad de compañías que explotaban las vías férreas del País Vasco supuso, necesariamente, una compleja y cara administración, así como dificultades para organizar integradamente la explotación de los distintos tramos. Ciertamente, la fusión de algunas sociedades atenuó el problema, pero no lo eliminó totalmente. Sí tuvo efectos positivos la fusión de las tres sociedades que unían Vizcaya y Cantabria en la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao; no tantos, en cambio, la adquisición por ésta de las líneas Bilbao-Plencia, toda vez que formó una peculiar red compuesta por tramos de carácter y dinámica bien diferentes. La formación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados por fusión de las tres sociedades que habían conectado Bilbao-San Sebastián contribuyó, también, a racionalizar la administración y explotación de esta línea.

Pero, en todo caso, pervivió la dispersión organizativa de la red ferroviaria del País Vasco, con administraciones separadas de líneas que formaban una unidad - como el caso del Bilbao-Amorebieta-Guernica o de la conexión entre Somorrostro y Bilbao, que exigía la colaboración entre el Ferrocarril de Triano y el Bilbao-Portugalete - y, eventualmente, con una cierta competencia, como la que existió entre los distintos ferrocarriles mineros, concurrentes en algunos tramos. Más llamativo resulta el caso del enlace entre la margen izquierda del Nervión y la cuenca hullera de la Robla: la falta de acuerdo entre la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao y la del Hullero de la Robla á Valmaseda forzó a ésta a la insólita iniciativa de construir una línea que recorría el mismo trazado que el Ferrocarril del Cadagua, con los consiguientes perjuicios para una y otra.

De esta manera, la diversidad y heterogeneidad de las Compañías que explotaban los ferrocarriles vascos dificultaba la racionalización de los tráficos. Téngase en cuenta que estaba repartida, cuando menos en las siguientes sociedades, de carácter, entidad, dimensiones e intereses bien diferentes:

— Una gran sociedad ferroviaria, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, explotaba en el País Vasco el tramo Miranda de Ebro-Irún, así como el Tudela-Bilbao, que adquirió a fines de los años sesenta del siglo XIX. Uno y otro tramo no eran en este caso sino parte de una explotación mucho más amplia; apenas tuvieron, pues un tratamiento específico, siguiéndose en ellos la general política ferroviaria que la sociedad diseñaba para sus numerosos ferrocarriles españoles. Lo mismo sucedía con el pequeño tramo que en el valle del Ebro, en la Ribera navarra, explotaba la Madrid-Zaragoza-Alicante.

— Cuatro compañías extranjeras (Cantabrian Railway and Bilbao River, Orconera, Franco-Belga y la Luchana Mining), de intereses fundamentalmente exportadores, explotaban otros tantos ferrocarriles mineros. Tales negocios ferroviarios presentaban sus características peculiares, por la plena subordinación de las líneas al transporte minero y porque a su vez las líneas eran sólo una parte de un negocio más amplio de las compañías que los dirigían: si se exceptúa el caso del Ferrocarril de Galdames propiedad de la Cantabrian, no se concebían las líneas como una explotación aislada, sino como uno de los componentes que hacía posible su principal aspiración empresarial, esto es, la extracción de hierro con vistas a la exportación hacia las siderurgias consumidoras, que a su vez formaban la sociedad que trabajaba el ferrocarril.

— Una institución pública, la Diputación de Vizcaya, administraba el Ferrocarril de Triano, situación que se reproduciría en Guipúzcoa al explotar la Diputación provincial el Ferrocarril del Urola. Como es lógico, los planteamientos empresariales de estas instituciones eran bien diferentes a los de las sociedades anónimas, al no buscar prioritariamente unos resultados económicos, sino unos objetivos políticos o sociales. Así se demostró ya en la decisión de los órganos provinciales de construir ambas líneas. La Diputación de Vizcaya optó por levantar su ferrocarril minero para evitar situaciones de monopolio en la explotación minera. La de Guipúzcoa construyó la línea del Urola confiando acabar con el aislamiento de un valle hasta los años veinte no afectado por el moderno medio de comunicación.

— Dos importantes Compañías integraban a líneas concebidas por diferentes sociedades. Nos referimos a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y a la del Ferrocarril Santander-Bilbao, que a su vez administró desde 1899 las líneas Bilbao-Plencia. Tuvieron a su cargo unas vías diseñadas en parte como negocios diferentes. La integración de sus respectivas explotaciones se convirtió, así, en una de sus principales preocupaciones empresariales. En todo caso, de estas dos sociedades dependían las principales comunicaciones internas de las Vascongadas, al administrar los ejes ferroviarios que unían Vizcaya y Guipúzcoa y Vizcaya y Santander; tenían a su cargo, pues, la participación vasca en la línea que recorría el litoral del norte de España. En ellas confluían, a su vez, varias pequeñas líneas que, eso sí, no estaban integradas en una administración conjunta. De otro lado, el que los Vascongados y Santander-Bilbao tuvieran características y objetivos empresariales bien diferentes, con problemas específicos derivados de la explotación de tramos con su propia dinámica económica (abastecían ferroviariamente a comarcas rurales, a zonas fabriles, a explotaciones mineras, a trayectos de viajeros con especial desarrollo durante los meses de verano) dificultó una explotación coordinada de las dos mayores líneas de vía estrecha. La importancia que en ambas tenía el trans-

porte de cercanías constituyó, a su vez, una traba añadida para la concepción de una y otra como líneas dedicadas al transporte a larga distancia.

— Una Compañía independiente tenía a su cargo un corto ferrocarril de 12 Kms. de importancia económica decisiva. Nos referimos a la que explotaba el Bilbao-Portugalete, la línea de vía ancha que recorría la margen izquierda, conectaba las fábricas de esta comarca y las unía con el Ferrocarril del Norte. El papel básico que jugaba en el desarrollo industrial de la zona y los caracteres específicos de su negocio justificaban sin duda su mantenimiento como compañía independiente, pese a que se derivaran determinados problemas administrativos, tales como los producidos por su enlace con el Tudela-Bilbao y con el Ferrocarril de Triano o por la coordinación con el Ferrocarril de la Robla. Con todo, llama la atención que, pese a la brevedad de la línea, tuviese a su cargo tráficos de índole bien diferentes, que forzosamente redundaban en dificultades de organización ferroviaria. En efecto: además del movimiento las mercancías industriales hacia el mercado interior, se encargaba del transporte de hierro desde las minas próximas a Bilbao hasta los cargaderos de su propiedad; constituía, por otra parte, la vía de la que dependía el tráfico de exportación e importación del puerto de Bilbao, al explotar los muelles de Olaveaga, fundamentales en el tráfico de una variada gama de productos. La complejidad de la explotación la consagraba, por último, el amplio desarrollo de su mercado de viajeros, generado por la población creciente de la principal comarca fabril de Vizcaya.

— Varias sociedades explotaban ferrocarriles locales, conectados a veces a las líneas más importantes, de cuya explotación dependían en aspectos tales como la organización de los tráficos o los intercambios de material móvil. Era el caso del Ferrocarril del Urola, del Amorebieta-Guernica-Pedernales y, parcialmente, del Vasco-Navarro. Otras pequeñas compañías explotaban cortas líneas en las inmediaciones de Bilbao y San Sebastián (Luchana-Munguía, Bilbao-Lezama, Hernani-San Sebastián, San Sebastián-Irún) o las vías de dudosa rentabilidad - por la deficiente configuración de unos trazados que difícilmente podrían servir a un tráfico a larga distancia - que unían Guipúzcoa y Navarra.

De esta forma, la red ferroviaria del País Vasco fue explotada por diversas compañías. Difícilmente podría, pues, existir una planificación conjunta de las funciones y administración de la red, máxime si se tiene en cuenta la heterogeneidad de las sociedades que los dirigían. Pues convivían empresas para las que sus líneas en el País Vasco eran sólo una más de una red mucho más amplia de carácter nacional; instituciones públicas que explotaban vías con criterios sociales y políticos; compañías extranjeras con un exclusivo objetivo exportador, que no concebían sus trenes como un negocio netamente ferroviario; compañías propietarias de extensas líneas de vía estrecha, compuestas por tramos y ramales en cierto modo in-

dependientes, en la medida en que los tráficos de cercanías tenían mucho mayor desarrollo que los transportes a larga distancia; un corto ferrocarril en la margen izquierda del Nervión, con funciones económicas decisivas, pero complejas; líneas con negocios especializados, pero de escasa entidad y preocupaciones meramente locales.

En una valoración de conjunto, por tanto, la red ferroviaria del País Vasco resultó de cara explotación, por la necesidad de multiplicar estructuras administrativas y de contar con material móvil - locomotoras y vagones - en número más abundante que lo que en principio necesitarían los kilómetros explotados.

Del mismo modo, abundaban las dificultades organizativas, al requerir un constante esfuerzo para coordinar los tráficos entre líneas y ramales interdependientes. De hecho, las dificultades de establecer tales acuerdos coartaban la posibilidades de expansión de las líneas dependientes. Piénsese, por ejemplo, en lo sucedido con el Ferrocarril de la Robla, que en un principio necesitaba la colaboración del Ferrocarril Santander-Bilbao para transportar desde Valmaseda al Nervión el carbón que traía del norte de León: la convicción empresarial de que resultaba excepcionalmente costoso su contrato con la línea del Cadagua hizo que sus esfuerzos inversores se dirigieran, no a mejorar sus instalaciones originarias, sino a construir una línea paralela a la del Cadagua. La novedad, que quizás podría considerarse correcta desde el punto de vista de quienes dirigían el tren de la Robla, nada aportaba al trazado conjunto de la red que cubría las Encartaciones.

Otras consecuencias produjo la dispersión de las iniciativas que dieron origen a la red ferroviaria vasca. Especial importancia tuvieron, en este sentido, las derivadas de la compleja configuración última del entramado ferroviario, manifiesta en diversas circunstancias que acentuaban los costos sociales y económicos de las líneas.

Cabe señalar, en primer lugar, los costos que nacían de la proliferación de vías en tramos coincidentes, sin que se realizara el esfuerzo empresarial de unificarlas o de potenciar una explotación conjunta.

Tuvo esta política significativas consecuencias en la instalación de los ferrocarriles mineros. Por ejemplo, el ferrocarril de Galdames y el de Triano compartían similar trazado hasta las minas del área Matamoros-Triano. De otro lado, el que los ferrocarriles mineros se entrecruzaran no hizo sino aumentar las dificultades técnicas de la construcción, al exigir diversos pasos elevados.

Más grave resultaba, sin embargo, la sorprendente proliferación de vías en los accesos a Bilbao, sin que se intentara coordinarlas. Cada sociedad construyó su propia estación bilbaína. Y eso, pese a las dificultades técnicas del acceso a la villa: todas las líneas tuvieron que construir costosos túneles para llegar a Bilbao - con la única excepción del primer trazado del Bilbao-Portugalete, que no obstante también tuvo más tarde que so-

cavar un túnel para mejorar el trasvase de mercancías con la línea del Norte - y expropiar no menos caros terrenos urbanos para vías y estaciones. Pese a confluir todas las líneas en un área relativamente reducida - entre el Arenal, Abando y Achuri - no se creó una estación central de ferrocarriles. Los Vascongados, el ferrocarril de Las Arenas, el de Lezama, la línea del Norte, el Bilbao-Portugalete, el Santander-Bilbao contaron con sus propias estaciones. Que en último término llegaran a enlazar entre sí los ferrocarriles de vía ancha y los de vía estrecha no cambió esta circunstancia, ni llevó a que se intentase coordinar las distintas explotaciones.

La configuración global de la red ferroviaria presentaba, además, unas limitaciones conjuntas que necesariamente hemos de constatar aquí, puesto que reflejan un determinado modelo económico. ¿Cuáles fueron, en definitiva, las capacidades y funciones de la infraestructura ferroviaria que analizamos? A nuestro entender, sus características básicas era, desde este punto de vista, las siguientes:

a) Conectaba al País Vasco con el mercado interior, pero este enlace sólo resultaba plenamente adecuado en lo que se refiere al enlace del Nervión con la meseta. La industria siderometalúrgica de la margen izquierda estaba, pues, correctamente unida con su mercado, el consumo nacional. Las líneas de vía ancha Bilbao-Portugalete y Tudela-Bilbao lo aseguraban. También Alava y Guipúzca quedaron enlazadas con Castilla, a través del Madrid-Irún, si bien esta línea sólo afectó a algunas poblaciones industriales (Beasáin, Irún).

b) Para la mayor parte del territorio vasco la comunicación ferroviaria con el interior peninsular presentaba serias deficiencias. Esto afectaba de forma grave en particular a algunas comarcas netamente industriales, cuyas fábricas vendían sus productos en el mercado nacional. Sucedió así para las industrias sitas en el valle del Cadagua, en el Ibaizábal y en la mayoría de los valles guipuzcoanos, excepción hecha de la comarca del Oria, atravesada por el Madir-Irún. La comercialización de sus respectivos productos exigía transportarlos en trenes de vía estrecha hasta las líneas de vía ancha que administraba la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, por las que, previo transbordo, se reexpedían hacia el mercado interior. Los abastecimientos de materias primas exigían similares traslados.

Con todo, debe señalarse que, pese a sus deficiencias, la comunicación del País Vasco con el mercado interior presentaba diversos caminos, además de las vías propiedad de la Compañía del Norte. Vizcaya y Guipúzca se enlazaba por vía estrecha con Santander y con la frontera francesa. Y con el ferrocarril del Norte existían, además del enlace de Bilbao y de San Sebastián, el que los Vascongados tenían en Zumárraga y el que el Vasco-Navarro consiguió en Vitoria; en ambos casos - como la unión entre los Vascongados y el Tudela-Bilbao, en Dos Caminos -, por la explotación de estaciones comunes donde confluían trenes de vía ancha y vía estrecha.

c) Eran abundantes las comunicaciones interiores mediante una red de ferrocarriles de vía estrecha conectados entre sí. Conviene notar, sin embargo, que tales enlaces presentaban una seria deficiencia. Las comarcas enlazadas sólo por la vía estrecha carecían de una adecuada conexión con un ferrocarril clave, el que recorría la margen izquierda del Nervión. Los transportes entre el Ferrocarril Bilbao-Portugalete y el Tudela-Bilbao podían realizarse sin solución de continuidad. Por contra, para desplazar las producciones industriales de las fábricas de la margen izquierda a otras comarcas del País Vasco resultaban imprescindibles los transbordos, que contribuían a encarecer la utilización del ferrocarril. Además, estos transbordos tenían lugar en la estación de Dos Caminos, esto es, una vez que del Bilbao-Portugalete se habían encaminado las mercancías al Tudela-Bilbao. Tal circunstancia resultaba particularmente grave si se tiene en cuenta que el tren de la margen izquierda del Nervión no servía sólo como cabecera del transporte de productos siderometalúrgicos; es que, además, por este tren debía de trasladarse buena parte del mineral de hierro que demandaban las fábricas guipuzcoanas; de otro lado, el Nervión constituía el principal puerto del País Vasco, por lo que la mayor parte del territorio vasco estaba deficiente e indirectamente conectado con el comercio internacional.

¿Podría afirmarse, a partir de las apreciaciones anteriores, que la construcción de la red ferroviaria del País Vasco fue el fruto de un desarrollo anárquico, y que la concurrencia de iniciativas dispersas impide una interpretación global del tendido ferroviario? Pese a las deficiencias que presentaba el tendido ferroviario, la respuesta a este interrogante ha de ser necesariamente negativa.

En efecto: pese a las insuficiencias de la red no obsta para que debamos considerar que el entramado ferroviario vasco presenta características excepcionales, que le convierten en el resultado de un dinamismo empresarial desacostumbrado en el periodo. La misma alta densidad de líneas férreas habla de un inusual servicio de comunicaciones. Casi ninguna comarca significativa - con la excepción de la franja costera comprendida entre la ría de Guernica y el Deva y algunos valles navarros - quedó al margen de la modernidad que el transporte ferroviario representaba. Las zonas agrarias y pesqueras, las industrias pesqueras situadas en los valles fluviales que estaban lejos de los principales centros urbanos quedaron afectados por el nuevo medio de comunicación.

No es difícil, tampoco, interpretar globalmente la lógica que siguió el tendido de vías férreas. Lejos de constituir un proceso anárquico, respondió a los impulsos sucesivos que provenían del modelo de desarrollo económico que se estaba desarrollando.

La infraestructura ferroviaria fue fundamentalmente el resultado de la distinta intervención de diferentes grupos burgueses bilbaínos - desde Bil-

bao se diseñaron los ejes fundamentales de la red - en la creación de las líneas básicas. Y, como no podía ser menos, a este respecto resultó clave el comportamiento que, frente a la cuestión ferroviaria, adoptó la gran burguesía minera e industrial de Vizcaya, esto es, el grupo hegemónico y con mayor capacidad financiera. Lo que suele denominarse *oligarquía vizcaína* sólo intervino de forma dinámica en la construcción de los ferrocarriles mineros y en el Ferrocarril Bilbao-Portugalete. Antes de que naciera este grupo - su aparición se produjo tras iniciarse la masiva exportación de mineral de hierro, después de la Guerra Carlista -, se había construido ya el Tudela-Bilbao, es decir, el ferrocarril que había unido a Bilbao con la Meseta, para cubrir a mediados del siglo XIX unas concretas necesidades comerciales. Así, el proceso de industrialización se llevó a cabo después de que se hubiese tendido la indispensable línea que unía las nuevas comarcas fabriles con sus mercados consumidores. No hizo falta sino completarla, llevando la línea desde Bilbao hasta las fábricas. En estas condiciones, la intervención de la gran burguesía en el tendido ferroviario buscó simplemente poner a punto sus bases productivas: participó en el tendido de los ferrocarriles mineros, que les eran necesarios para asegurar la explotación del mineral de hierro, que habría de ser su soporte económico; participó también en el Bilbao-Portugalete, necesariamente de vía ancha por conectar con el Tudela-Bilbao, que dotaba a sus industrias de una mínima infraestructura y, sobre todo, las unía con su mercado.

Pero fuera de la construcción de estas líneas, la oligarquía vizcaína apenas participó en el tendido ferroviario. Con escasas excepciones, su intervención se limitó a una simple presencia en las listas de promotores de algunas de estas empresas, esto es, con un apoyo pasivo que no buscaba sino atraer capitales para la construcción. En conjunto, caracterizó a su actitud una cierta pasividad, como si, una vez cubiertas sus necesidades básicas, no considerara a los ferrocarriles un campo atractivo para sus inversiones. Necesariamente, tal inacción de la oligarquía vizcaína ha de interpretarse consecuencia de su apuesta por un determinado modelo de desarrollo, que vinculaba definitivamente al desarrollo industrial vasco con la economía española, dejando a un lado la posibilidad de potenciar las bases económicas regionales. *La unión de las siderurgias con el mercado interior*: tal era el objetivo básico, y casi el único, de su reducida participación en los negocios ferroviarios.

Pero la oligarquía minera e industrial no era el único grupo burgués de la sociedad vizcaína. Una extensa capa de ahorradores e inversionistas - nacida al calor del desarrollo mercantil y potenciada por el impacto de la industrialización - constituyó el soporte social de las iniciativas por las que se crearon la mayoría de las líneas férreas. Los principales promotores pueden calificarse como miembros de una pequeña y mediana burguesía de negocios, algunos de cuyos elementos se especializaron en la gestión ferroviaria.

El decisivo papel de estos empresarios explica muchas facetas del modelo ferroviario del País Vasco. Explica, de entrada, que apenas se discutiese la conveniencia de la vía estrecha para las comunicaciones interiores: su reducida capacidad financiera forzaba a rehuir las más costosas explanaciones que la vía ancha requería. Explica, también, que todas estas vías naciesen a partir de análisis sobre las posibilidades que ofrecían tráficos concretos y a corta distancia generados por limitadas instalaciones fabriles o por movimientos de viajeros de cercanías. Como hemos podido apreciar, ni siquiera las líneas más extensas fueron fruto de un estudio conjunto, que valorara las posibilidades del transporte a larga distancia. Nacieron a partir de la unión empresarial de tramos concebidos de forma independiente, cada uno creado a partir de las posibilidades concretas de la comarca afectada. Y es que las limitaciones financieras de sus grupos promotores impedían planificaciones a gran escala, que exigiesen cuantiosas inversiones en una sola operación. La *comarcalización* del tendido ferroviario fue, pues, una consecuencia derivada de la inhibición ferroviaria de la oligarquía vizcaína y del protagonismo de los pequeños y medianos inversores, que movilizaban sus capitales por la eventual rentabilidad que ofrecían unos tráficos concretos.

Capítulo 4

En los orígenes de los ferrocarriles vascos: los primeros proyectos de los comerciantes bilbaínos

Las páginas precedentes sugieren ya que la historia de los ferrocarriles del País Vasco es una historia compleja. Se entremezclan en ella factores de tipo técnico, económico, social y político. La estructura ferroviaria nació, así, como el resultado combinado de muy diversas circunstancias. Variados fueron, también los efectos del ferrocarril. Algunas líneas alcanzaron sus objetivos fundacionales; otras los desbordaron, al provocar un desarrollo de tráfico que superaba las previsiones iniciales; no faltaron las que se quedaron muy lejos de lo que pretendían sus promotores.

Esta es, pues, una historia llena de éxitos y de fracasos. Los primeros han de medirse, claro está, por la eficacia del medio de comunicación como instrumento de transporte; se reflejaron, también, en la capacidad que tuvieron las distintas líneas de posibilitar un desarrollo económico en las comarcas que atravesaban, o en su contribución a la aparición de nuevos hábitos sociales. Entre los fracasos han de contarse los proyectos que no llegaron a buen puerto - el Madrid-Irún por Bilbao, el Bilbao-Bermeo por Munguía... -, las compañías que no pasaron de una vida lánguida, sin potenciar los tráfico para los que habían construido sus líneas.

Relataremos aquí los hitos fundamentales de esta historia. Nos referiremos, en primer lugar, a cómo se concibieron y construyeron las distintas líneas. La renovación técnica que incorporaron, los caracteres de sus tráfico, la evolución de la explotación ferroviaria será objeto de análisis en los siguientes capítulos.

Crisis y recuperación del capitalismo comercial a mediados del siglo XIX

El 15 de agosto de 1863 circuló en el País Vasco el primer tren. Se inauguraba el *Ferrocarril Tudela-Bilbao*. Meses más tarde, se terminaba el

tendido férreo entre Madrid e Irún: en 1864 quedaban unidas, de esta forma, Miranda de Ebro, Vitoria, Beasáin, Zumáraga, Pasajes e Irún.

Quedaba así definido el embrión de lo que, andando el tiempo, sería una compleja y tupida infraestructura de comunicaciones. Pero no sería posible comprender la construcción de los primeros ferrocarriles atendiendo sólo a las posibilidades que otorgó la ley ferroviaria de 1855, por mucho que ésta fuese su punto de partida. Además de la oportunidad que proporcionaron las decisiones políticas, ha de tenerse en cuenta el estado de la economía vizcaína a mediados del XIX. La fundación y el carácter del primer ferrocarril se explican, en buena medida, por el dinamismo que a la sazón mostraba la plaza bilbaína.

Dos notas singularizan a las actividades económicas de Bilbao durante los años cuarenta y cincuenta del siglo XIX. De un lado, la persistencia de una economía mercantil, con un notable desarrollo de los intercambios y, en consecuencia, del capitalismo comercial. De otro, el afán modernizador que se percibe en distintos ámbitos de la economía vizcaína. Ambas circunstancias - la primacía de las actividades comerciales y la incorporación de novedades técnicas y empresariales europeas - permiten comprender el nacimiento del Ferrocarril Tudela-Bilbao y las actividades que desarrolló durante sus primeros años.

A la altura de 1850 la importancia del comercio no era una novedad. Desde comienzos del XVIII el desarrollo de la burguesía mercantil había convertido a esta actividad en la más característica de la economía bilbaína.

¿Qué intercambios protagonizaban tradicionalmente estos comerciantes? Conviene recordarlos, puesto que las variaciones del siglo XIX en la estructura mercantil tuvieron su influencia en las iniciativas ferroviarias. Durante la anterior centuria actuaban como intermediarios en el comercio entre el mercado interior español y los puertos del norte de Europa. Participaban, pues, activamente en la exportación de la lana castellana. Del mismo modo, intervenían en la importación de productos manufacturados, y en su distribución en el mercado español.

A la altura de 1800 encontramos ya en Vizcaya una economía con rasgos decididamente modernos. La estructura económica - con los sectores secundario y terciario bien asentados - distaba mucho de la que presentaban, en la época, las sociedades agrarias.

Ahora bien: en el primer tercio del siglo XIX surgieron los primeros problemas graves que amenazaban la estructura económica presidida por los comerciantes bilbaínos. En el particular impacto de esta crisis encontramos, precisamente, una de las raíces de los primeros intentos ferroviarios del País Vasco.

No es propósito de esta obra historiar con detenimiento las dificultades económicas que se agudizaron según avanzaban las primeras décadas del siglo XIX, ni detallar las soluciones, decididamente modernizadoras, que

propusieron los comerciantes bilbaínos. Nos limitaremos, pues, a apuntar los rasgos básicos de este proceso, que permiten apreciar las implicaciones históricas de las primeras compañías ferroviarias.

Los problemas que se iniciaron a comienzos del siglo XIX para la economía vasca tenían distintos orígenes. La producción de las ferrerías entró en declive por la imposibilidad de que su producción compitiera con el hierro elaborado en los altos hornos de carbón mineral característicos de la primera revolución industrial inglesa, consolidada en las últimas décadas del XVIII. El tráfico de intermediación que efectuaban los comerciantes bilbaínos entró también en crisis, por la de la lana castellana, una producción en quiebra tras la Guerra de Independencia. Unas y otras actividades tuvieron en el País Vasco sus problemas específicos, derivados de un régimen foral por el que las aduanas estaban en el interior: si bien podían consumirse en las provincias vascas productos extranjeros a bajos precios, por el disfrute de la exención fiscal, lo cierto es que provocó que la producción vasca tuviese en el resto de España la consideración de *extranjera*, una circunstancia especialmente grave al iniciarse la crisis de las actividades tradicionales.

En este marco - el de la quiebra del *Antiguo Régimen económico* - se inició el proceso de *modernización* del aparato productivo del País Vasco que desembocaría, entre otras iniciativas, en la fundación del Ferrocarril Tudela-Bilbao.

La primera propuesta fue la búsqueda de una nueva planta aduanera, esto es, la entrada del País Vasco en la unidad del mercado español: el traslado de las aduanas a la costa aseguraría, desde el punto de vista de los comerciantes, el acceso al mercado interior. Los donostiarras supieron resumir en 1831 las expectativas que compartía la burguesía comercial vasca: «*Libertad de expender en el Reino los productos de nuestro suelo y de nuestra industria como los demás Españoles: tales son indudablemente los únicos remedios que nos quedan*»... «*con esto ganaría mucho la manufactura del fierro, y mucha más cuando españolizándolo, por decirlo así, nos sea dado expenderlo en la Península*» .

La alternativa políticoeconómica de los comerciantes estaba bien definida. No tardó en llegar el logro de esta aspiración: el Decreto promulgado por Espartero el 29 de octubre de 1841 trasladó definitivamente las aduanas a la costa. «*Las aduanas desde 1.º de diciembre de este año - rezaba su decisivo artículo 9.º, satisfaciendo las reivindicaciones burguesas -, se colocarán en las costas y fronteras, a cuyo efecto se establecerán, además de las de San Sebastián y Pasajes, donde ya existen, en Irún, Fuenterrabía, Guetaria, Deva, Bermeo, Plencia y Bilbao*» Comenzaba una nueva etapa en la historia económica del País Vasco.

Asegurado legalmente el acceso al mercado interior, los comerciantes bilbaínos protagonizaron, a partir de 1841, múltiples iniciativas, por las que

querían modernizar sus bases productivas. Nos referiremos aquí sólo a uno de estos procesos, que describe bien el ambiente económico en el que surgieron los primeros proyectos ferroviarios: la inversión en el sector siderometalúrgico.

Los intentos de renovar esta actividad para conseguir una producción competitiva que sustituyese a la de las ya agonizantes ferrerías se iniciaron esta actividad en 1841, coincidiendo por tanto con el traslado de las aduanas. De este año data la constitución de la *Santa Ana de Bolueta*, una sociedad anónima formada por un grupo de comerciantes bilbaínos. Fue la primera empresa del sector que introdujo en el País Vasco las modernas técnicas europeas. De hecho, en sus instalaciones se construyó el primer alto horno de Vizcaya - que funcionaba aún al carbón vegetal -. No menor importancia tuvieron las iniciativas que por estos años tomó el grupo *Ibarrera Hermanos y Compañía*: en 1843 constituía la sociedad *Fábrica de Nuestra Señora de la Merced*, que renovó técnicamente una antigua ferrería de Guriezo. Y, debido a las deficiencias que presentaba esta ubicación - con difícil acceso a la costa, y por tanto, con problemas a la hora de comercializar sus productos -, el mismo grupo formó en 1855 la *Fábrica de Nuestra Señora del Carmen*, el embrión de lo que con el tiempo llegaría a ser *Altos Hornos de Vizcaya* : fue la primera empresa que en el País Vasco trabajó el hierro con carbón de coque.

El «camino de hierro de Valmaseda»: la primera mención al ferrocarril

Menos conocidos que la modernización del sector metalúrgico son los intentos de dotar a Vizcaya de un ferrocarril, pese a que reflejan bien el dinamismo de la burguesía comercial bilbaína: en una fecha tan temprana como 1831 - sólo seis años después de que en 1825 circulase el primer ferrocarril inglés, el Stockton-Darlington - se oía en las Juntas Generales de Vizcaya *«la propuesta del carril de hierro del camino de Balmaseda»*, con la *«explícita conformidad del Ayuntamiento y Junta de comercio de Bilbao»*, que quería unir Bilbao y Valmaseda, *«carril de hierro que debía interesar tanto al comercio»*.

El *carril de hierro del camino de Balmaseda* no se construyó de momento. La Primera Guerra Carlista, iniciada en 1833, explica que se abandonase este proyecto que no constituyó, en realidad, más que una posibilidad barajada en las Juntas Generales cuando se proponía la modernización de los caminos de Vizcaya. Tiene, sin embargo, marcado interés. Nos indica cómo los comerciantes de Bilbao, históricamente en constante contacto con los más avanzados países europeos, conocieron pronto las virtualidades del nuevo medio de comunicación, y atisbaron en pocos años que podría constituir un idóneo medio de transporte para el comercio vizcaíno.

Tres notas más han de destacarse en esta primera propuesta ferroviaria, por más que ni siquiera cristalizara en precisos estudios.

En primer lugar, conviene llamar la atención sobre el trazado que se proponía. De las escuetas referencias de los Informes junteros cabe deducirse que el *camino de hierro* en cuestión recorrería la ribera del Cadagua, entre Valmaseda, una de las villas por las que se entraba en Vizcaya, y se llegaba a Bilbao, por entonces el principal centro mercantil. Se intentaba, pues, modernizar uno de los caminos más importantes que se utilizaba para el comercio del Señorío con Castilla: téngase en cuenta que, en aquel momento, en Valmaseda estaba una de las aduanas vizcaínas. Así, pues, cuando en 1831 se propuso la renovación de los caminos de Vizcaya, el del Cadagua tuvo la consideración de prioritario, en la medida en que sólo para el enlace Bilbao-Valmaseda se previó la construcción de una línea férrea. Era un eje fundamental para los negocios de la burguesía bilbaína.

No tuvo gran influencia posterior esta propuesta, pero sí alguna la preferencia por este trazado concreto. De hecho, en los siguientes intentos de dotar a Vizcaya de un ferrocarril, el corredor del Cadagua estuvo en el inmediato punto de mira de los comerciantes bilbaínos, en tanto se mantuvieron los circuitos mercantiles tradicionales. Como podremos comprobar, no se construyó un *camino de hierro* por el Cadagua hasta la última década del XIX. Además, cuando se trazó, el proyecto nacía de expectativas bien diferentes a las que se habían barajado durante los primeros momentos, puesto que el trayecto de Valmaseda había perdido ya la importancia que tuviera tradicionalmente. No está de más recordar, sin embargo, que al plantearse en Vizcaya la posibilidad de construir un ferrocarril, se intentase modernizar ante todo los circuitos comerciales tradicionales, potenciando estos flujos con el moderno medio de transporte. Cabe plantear si, efectivamente, de haberse mantenido la lógica que se apuntara inicialmente - la de modernizar los caminos que contaban ya con un tráfico asentado - no hubiera sido mayor el impacto del ferrocarril. En todo caso, que no se construyera hasta fechas muy tardías el *camino de hierro* de Valmaseda provocó, precisamente, que esta villa y la ribera del Cadagua perdiera el fundamental papel que durante varios siglos jugara en las transacciones mercantiles.

En segundo lugar, ha de destacarse el sentido histórico de que la propuesta del primer ferrocarril tuviera lugar en los órganos forales. En la tradición foral - plenamente vigente a la altura de 1831 - los caminos eran, precisamente, una competencia de Juntas Generales y Diputación. El ferrocarril tuvo la consideración de un camino, bien que de hierro, y, por tanto, objeto de estudio en tales instituciones públicas. No se mantuvo en las décadas posteriores este planteamiento, puesto que el impacto de la legislación liberal desvió hacia la iniciativa privada las empresas ferroviarias. Con todo, la tradición foral, presente en la propuesta de 1831, sí jugó cierto

papel hasta los años sesenta. En la práctica, justificó que la Diputación de Vizcaya construyera y explotara un ferrocarril minero. De que no era un procedimiento anómalo da buena cuenta, precisamente, la primera mención que se encuentra en el País Vasco de la posibilidad de un ferrocarril, enmarcado en un plan general discutido y elaborado por las instituciones públicas, a las que se atribuían plenas competencias sobre la cuestión.

En tercer lugar, tiene interés el carácter de la primera línea ferroviaria que se pensaba debía construirse en Vizcaya. Su trazado, que modernizaba un camino tradicional, señalaba sin lugar a dudas que por entonces primaban los intereses mercantiles de los comerciantes bilbaínos. No era, desde luego, un ferrocarril minero, pese a que se hubiese iniciado ya la modernización del sector. Tampoco intentaba servir a intereses estrictamente locales o políticos, tal como habría de interpretarse si similar iniciativa se hubiera pensado para un corto trayecto en las inmediaciones de Bilbao, o para las comunicaciones entre Vizcaya y Guipúzcoa. El trazado insistía en la necesidad de adaptar el nuevo medio de transporte en la ruta por la que se realizaba el tráfico entre Vizcaya y el mercado interior. Respondía, pues, a los intereses de los comerciantes bilbaínos, especializados en la intermediación mercantil entre Castilla y los puertos del norte de Europa.

El proyecto del Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao

Tales intereses comerciales jugaron un papel decisivo en el siguiente intento de dotar al País Vasco de un ferrocarril. El proyecto nació a comienzos de 1845. Las razones del silencio de 14 años sobre la cuestión ferroviaria - no se encuentra ninguna mención al moderno medio de comunicación entre 1831 y 1844 - hay que buscarlas en las convulsiones que durante el periodo vivió el País Vasco. La Guerra Carlista abortó cualquier proyecto modernizador hasta finales de 1839. La inmediata posguerra estuvo, a su vez, condicionada por los cambios legislativos que afectaban con particular intensidad al mismo modelo económico del País Vasco: la necesidad de que el comercio asimilase el traslado de las aduanas de octubre de 1841 contribuyó, también, a retrasar eventuales posicionamientos colectivos sobre la reforma de la infraestructura de comunicaciones, para la que no creaban un ambiente adecuado los cambios en la conformación instituciones públicas - además de la ambigua situación de Juntas Generales y Diputación en los dos primeros años de la posguerra, ha de añadirse su supresión en 1841, la constitución de una Diputación Provincial y la restauración de los órganos forales en 1844. Por último, la legislación general - que definía un marco restrictivo para la formación de empresas - dificultaba que la iniciativa privada optase por proyectos de gran envergadura.

El *Real Decreto de 31 de diciembre de 1844* cambió los términos en los que se planteaba la cuestión ferroviaria y constituyó el punto de partida

del primer gran intento de construir en el País Vasco un ferrocarril, el denominado Madrid-Irún por Bilbao, también conocido como *Concesión Vascongada*. Durante varios años concitó los esfuerzos de los comerciantes bilbaínos, que desarrollaron una gran capacidad de movilización y que consiguieron el apoyo de muy distintos grupos capitalistas, españoles y extranjeros. Con el Madrid-Irún por Bilbao el capital vasco optaba por protagonizar la construcción de una gran línea de comunicación, que de haberse llevado a cabo hubiese condicionado la propia infraestructura de comunicaciones nacional. Tiene importancia el proyecto, además, porque los detenidos estudios que exigió tuvieron gran influencia posterior. Fueron aprovechados para ulteriores tendidos ferroviarios. Ciñéndonos a la influencia del proyecto en el País Vasco, cabe señalar que sus trazados fueron reproducidos durante las décadas posteriores por varios ferrocarriles, a saber: el Tudela-Bilbao, una de las alternativas barajadas durante los años cuarenta para el acceso ferroviario a la Meseta; el Ferrocarril del Cadagua y el Ferrocarril de la Robla, otro de los trayectos estudiados; el Bilbao-San Sebastián, uno de los tramos previstos para el Madrid-Irún por Bilbao. Que, contra estas previsiones iniciales, durante las décadas posteriores no formaran parte de la misma línea la unión bilbaína con la Meseta y con Guipúzcoa y que fueran objeto de explotación separada, con diferentes anchos de vía, tuvo graves consecuencias, puesto que limitó las posibilidades del ferrocarril en el País Vasco, además de suponer una deficiente comunicación para el eje Bilbao-San Sebastián-frontera francesa.

El *Real Decreto de 31 de diciembre de 1844* regulaba los mecanismos por los que se otorgaban concesiones para levantar líneas férrea. Posibilitó que comenzara en España la construcción de ferrocarriles. Baste citar que entre las concesiones otorgadas en base al citado Real Decreto estuvo la del ferrocarril Barcelona-Mataró, el primer tren que funcionó en España, inaugurado en 1848.

Poco después de abrirse esta vía legal, comenzaron en Vizcaya los proyectos ferroviarios. En concreto, el 23 de enero de 1845 la Diputación de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de Comercio (órgano que representaba los intereses mercantiles, una vez desaparecido el tradicional Consulado y Casa de Contratación de Bilbao) proponían solicitar una concesión ferroviaria: los bilbaínos pretendían construir un ferrocarril entre Irún y Madrid a través de Bilbao

La rapidez con la que se tomó esta decisión y la envergadura del proyecto tienen su explicación. Cuando se discutía en Madrid el Real Decreto que permitiría las concesiones ferroviarias se conoció la noticia - comunicada a las instituciones vizcaínas por un Diputado - de que un grupo inglés intentaba conseguir la autorización para construir un ferrocarril Avilés-Madrid. Las implicaciones que para el comercio bilbaíno tenía esta vía eran graves, y así fue pronto apreciado. De construirse inmediatamente,

querría decir que la principal comunicación ferroviaria de Castilla con el Cantábrico se haría a través de Asturias. Bilbao, otrora el principal puerto del Norte, corría el peligro de perder sus circuitos mercantiles tradicionales. La situación era particularmente grave si se tiene en cuenta el delicado momento que en las transacciones mercantiles vivía la capital vizcaína. No se exportaba ya la lana castellana, pero un nuevo producto venía a sustituirla en el comercio entre la península y los países europeos: nos referimos al trigo de la meseta, exportado habitualmente desde 1841. El cereal seguía un circuito mercantil similar al tradicional - transporte desde la meseta a Francia o Inglaterra -, pero resultaba necesario captar el nuevo negocio. La cuestión del ferrocarril, pues, venía a afectar a los mismos fundamentos del comercio bilbaíno.

La idea que se barajaba era la de construir el Ferrocarril Madrid-Irún a través de Bilbao, siguiendo el trazado Irún - Deva - Bilbao - Burgos - Valladolid - Madrid. Para los comerciantes bilbaínos éste era un proyecto decisivo, puesto que permitiría recuperar el tradicional papel de Bilbao como puerto de Castilla, conectando con los centros productores de trigo.

Desde que las principales instituciones vizcaínas hicieron suyo el proyecto ferroviario, desarrollaron una activa gestión que tenía tres finalidades:

a) Obtener la concesión gubernamental. Tal propósito exigió una amplia movilización política, para triunfar sobre otros grupos que presionaban intentando otros trazados entre Castilla y el Cantábrico.

b) Planificación de la línea. Muy pronto la comisión ferroviaria encargó a ingenieros ingleses un estudio detallado sobre la viabilidad técnica de la línea y sobre los trayectos que deberían seguirse.

c) Recabar apoyos financieros. Sus promotores eran conscientes de que una línea de la envergadura que pretendían tendría unos costos muy superiores a las capacidades financieras del capital vizcaíno. Desde los primeros meses buscaron, por ello, el compromiso de otros sectores capitalistas, madrileños, franceses e ingleses.

En la primavera de 1845, la comisión designada por el Ayuntamiento, la Diputación y la Junta de Comercio decidía contratar a un grupo de ingenieros ingleses para “examinar la línea por donde pudiera dirigir el ferrocarril”. Se adjudicó el proyecto a la casa de ingeniería ferroviaria dirigida por Ross, quien fue en definitiva el autor del trazado que tendría tan gran influencia posterior.

Simultáneamente, se buscaba la concesión legal de la línea. El 23 de junio de 1845 el Ayuntamiento acordaba dirigirse a la Reina para que de forma urgente «otorgase a las Corporaciones de Vizcaya la concesión del gran ferrocarril que han proyectado». Y recalca, confirmando que, efectivamente, este ferrocarril era decisivo para la economía mercantil vizcaína: «los beneficios que esta medida salvadora produciría a la nación entera no se oculta a la alta sabiduría de V.M. Bilbao es su primer puerto en el océa-

no, el más importante de los de la península bajo el aspecto económico, y el eslabón céntrico que une la cadena del tráfico entre España y el extranjero». No faltaban las protestas de lealtad al Trono, demostrada, al decir del Ayuntamiento bilbaíno, con la sangre derramada y los millones de reales perdidos en servicios y propiedades durante la guerra. Así, se echó mano de todo tipo de argumentos, económicos y políticos, para conseguir una concesión de la que, en el pensamiento de sus promotores, dependía el futuro económico de la villa. Baste añadir que, para eliminar la competencia de grupos extranjeros, se afirmaba que «la gran obra nacional» que el ferrocarril constituiría, debía otorgarse a españoles; para su construcción «sólo habrán de emplearse producciones españolas», recalcaba el Ayuntamiento, haciendo caso omiso de las deficiencias que a este respecto presentaba por entonces la industria española.

La gestión política tuvo éxito. La *Real Orden de 16 de agosto de 1845* otorgaba la concesión. «En vista de la proposición presentada [...] a nombre de la Diputación General de Vizcaya, del Ayuntamiento y Junta de Comercio de la I. Villa de Bilbao y de [otras] corporaciones y personas [...] para ejecutar un camino de hierro desde Madrid a Irun, la Reina se ha servido concederles la autorización necesaria al efecto». «Al propio tiempo se ha servido resolver S.M. que en el trazado y planos del camino que habrán de presentarse a la aprobación del Gobierno se procure conciliar los intereses de las diversas localidades y señaladamente los de la provincia de Alava por la cual pasa en la actualidad la carretera general; ya sea por la dirección dada al camino, ya si esta fuese inasequible o perjudicial a la empresa, por medio de ramales que al efecto deberán establecerse». Esta última previsión venía a cuento, porque el previsible trazado ferroviario podía marginar a Vitoria, y, en consecuencia, gravitaba sobre intereses mercantiles bien asentados.

La Real Orden de 16 de agosto de 1845 supuso el triunfo sobre las presiones de otros grupos ferroviarios, que, eso sí, continuaron poniendo trabas a la línea proyectada desde Bilbao. «Las maquinaciones de los dueños del Canal de Castilla», que estaban unidos a los “intereses ingleses” del proyecto ferroviario “Norte de España”, Avilés, León, Valladolid, Madrid y Santander intentaron, incluso, encargarse de la realización y explotación del trayecto Madrid-Valladolid. Esta ciudad se convertiría en el centro ferroviario del Norte, de la que partirían distintos ramales hacia los puertos cantábricos. Las propuestas fueron rechazadas por el capital vasco. «Han procurado ponerle todas las dificultades posibles, si bien se han vencido»⁸⁴, confesaban los promotores del Madrid-Irún por Bilbao.

⁸⁴ Ibidem. En Carta enviada por los Comisionados a París, se recuerda a los socios bilbainos que “Nuestros émulos de Avilés y Santander que tan cruda guerra nos han hecho y están todavía haciendo”.

La concesión de la línea precipitó las gestiones que se realizaban para dar vida al ferrocarril. Inmediatamente se dieron los pasos correspondientes para “formar el depósito de cinco millones de reales” que se exigían como garantía de la concesión. Capitalistas vascos y madrileños se encargaron de desembolsarlos. A la par, se entraba en contacto con la casa Mackenzie considerada la “primera” del ramo y con diversos capitalistas extranjeros para tratar “sobre la formación de la compañía extranjera”.

De esta forma, se acordó fundar en París la sociedad ferroviaria que se encargaría de construir el ferrocarril. Formada a fines de 1845, no tuvo la compañía una vida especialmente halagüeña, puesto que ni siquiera llegó a desembolsar su capital, escriturado en 600 millones de reales. La crisis financiera que se inició en las bolsas europeas forzó a aplazar una y otra vez la emisión de acciones, «aguardando una época más favorable»⁸⁵.

El informe de los ingenieros ingleses sobre la viabilidad de la línea, emitido tras los estudios realizados durante el verano de 1845, resultó decididamente positivo. Se calificaba la construcción del trazado como «ventajosísima y de muy pronta y fácil ejecución», con sólo dos puntos conflictivos, “donde los trabajos serán costosos”, los pasos del Cadagua y del Guadarrama⁸⁶. Se estudiaban, también, las posibilidades de otros dos trayectos, Durango-Urquiola-Vitoria, y el camino de Arratia.

El proyecto de Ross abarcaba el trayecto entre Bilbao y Madrid. Era, en realidad, la principal preocupación del capital bilbaíno, para el que el trayecto entre Bilbao y la frontera francesa tenía una importancia muy secundaria. Probablemente, se había incluido sólo para mejor optar por la concesión. La comunicación entre Bilbao y el mercado interior constituía, así, la principal, y podríamos decir casi la única preocupación ferroviaria de los bilbaínos. Así, Ross no estudió el tramo entre Bilbao y la frontera francesa, limitándose a constatar genéricamente que “pasará costeando por San Sebastian, Pasajes, Deva y Bilbao”⁸⁷.

De otro lado, el ingeniero inglés aconsejaba que se accediese a la meseta tras recorrer el corredor del Cadagua y atravesar Valmaseda. Los ocho tramos que se proponían eran los siguientes, por la distancia que se expresa en millas:

⁸⁵ Ibidem. Sesión 1 de diciembre de 1845. Se acuerda “dejar a que pasara el terror pánico de las bolsas, aguardando una época más favorable”.

⁸⁶ A.C.C.B. (Fondo Victoria de Lecea): Carta de los Comisionados, Lecea y Uhagon, a la Comisión del ferrocarril Irún-Madrid por Bilbao, fechada en Bayona el 13 de octubre de 1845.

⁸⁷ A.C.C.B. (Fondo Victoria de Lecea). Documentación original. nos. 17-61, n.º 35. Escrito del Comité de Madrid a los periódicos de la capital.

MILLAS

1. Bilbao, corredor del Cadagua	36
2. Corredor Cadagua-Briviesca	47
3. Briviesca-Burgos	27
4. Burgos-Valladolid	74
5. Valladolid-Bernardos	47
6. Bernardos-Pinilla Ambroz	6
7. Pinilla-Ambroz-Guijas-Albas	23
8. Guijas-Albas-Madrid	45
TOTAL	305

El primer tramo nacía en Bilbao frente al teatro del Arenal y al lado del Puente Nuevo, dirigiéndose por el valle del Cadagua hacia el interior, y atravesando las siguientes poblaciones: Sodupe, Gúeñes, Valmaseda, Nava, Villasana e Irús. El principal problema técnico lo presentaba el conflictivo paso desde el Cadagua a la Meseta, para el que se advertían serias dificultades. Según Ross, el desnivel, rápido y considerable, lo hacía “in-practicable con las locomotoras y necesitando otro medio de tracción, quizás el atmosférico”⁸⁸. Aún así, el informe se inclinaba definitivamente por el paso del Cadagua como puerta de entrada a la meseta, aunque el paso por Orduña, a pesar de las dificultades, presentaba numerosas ventajas según el propio Ross. Años después, la salida ferroviaria de Bilbao hacia la meseta se hará por Orduña.

Ante las dificultades financieras, los concesionarios solicitaron y obtuvieron del Gobierno en marzo del 46 la posibilidad de dividir la vía a construir en cuatro líneas, de tal forma que fuese posible fraccionar el capital a movilizar. Desde ese momento, los bilbaínos volcaron sus esfuerzos en conseguir la construcción del tramo Bilbao-Burgos que era, en definitiva, el prioritario para el comercio vizcaíno.

Así, pues, la base económica del proyecto consistía en construir un ferrocarril que uniera el puerto de Bilbao con Madrid, pasando por Burgos, Palencia y Valladolid, la zona productora de cereales más importante del interior⁸⁹. El interés de este trayecto justificó la colaboración de grupos capitalistas vizcaínos y castellanos. Apellidos destacados de la burguesía bilbaína, como los Uhagon, Epalza, Ibarra, Mier, Aguirre, Maza, Arellano, MacMahon, etc., y las Diputaciones y Ayuntamientos más importantes de

⁸⁸ A.C.C.B. (Dep. Victoria de Lecea). Informe de Alex. M. Rofs a W. Mackenzie. La casa inglesa de ingeniería de Rofs fue encargada de estudiar el trazado de la construcción del ferrocarril Madrid a Irún por Bilbao.

⁸⁹ A.C.C.B. (Dep. Victoria de Lecea). Correspondencia.... 1845. Carta n.º 4.

Castilla y una sustancial representación de capitalistas afincados en Madrid, apoyaron y se movilizaron para sacarlo adelante. De que el interés de este ferrocarril desbordaba al País Vasco son buena muestra las reacciones de las Diputaciones de Burgos o de Palencia. La primera encargaba a los diputados en Cortes de la provincia «que influyan para conseguir el objeto que se propone»⁹⁰, pues con la línea «podrá roturarse los grandes baldíos...». La de Palencia se dirigía a las Cortes y a las localidades interesadas para que «reclamen del Gobierno el estudio inmediato y facultativo, y el trazado del camino», como consecuencia de “las innumerables ventajas que reportaría a este país no menos que a esa invicta villa la pronta y expedita salida de sus abundantes frutos” (trigo)⁹¹.

Pese a los apoyos políticos y financieros, el proyecto del Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao no llegó a buen puerto. Ninguno de sus tramos se construyó, al menos por la empresa que se había creado al efecto. Y eso, pese a que participaban en ella, además de la burguesía bilbaína, caracterizados representantes de la política y finanzas madrileñas, casas vinculadas a la banca de París y grupos capitalistas ingleses (de hecho, la sociedad anónima fundada a iniciativa de los vizcaínos se organizaba en cuatro Comités, con sedes en Bilbao, Madrid, París y Londres).

La principal razón de este fracaso hay que buscarla en los problemas financieros que desde 1845 sacudieron a las Bolsas internacionales, precisamente como consecuencia de la primera crisis grave de los ferrocarriles ingleses. Se paralizó la inversión y resultó inviable colocar en el mercado las acciones de la Compañía. «La actual crisis que la acumulación de empresas»⁹² ferroviarias, estaba produciendo en las bolsas de París y Londres dilató una y otra vez la puesta en marcha de la sociedad.

No se retomó el proyecto una vez que se aliviaron las tensiones financieras. Y es que a fines de 1845 y durante 1846 surgieron disensiones graves dentro del grupo bilbaíno que había promovido la Compañía, hasta el punto de que buena parte de los capitalistas vizcaínos que habían comprometido sus capitales se desligaron del proyecto.

Las primeras tensiones locales habían aparecido ya en las Juntas Generales de Guernica, al estudiarse qué poblaciones se verían afectadas por el ferrocarril y tratar sobre el cobro de los impuestos con que se financiaría la participación pública; pervivieron estas disputas mientras se mantuvo la idea de trazar la línea.

⁹⁰ A.C.C.B. Depósito de Victoria de Lecea. “Correspondencia recibida por la Comisión del F.C. Irún-Madrid por Bilbao durante el año 1845”, Carta de la Diputación de Burgos, fechado el 10 de enero de 1845, a la Junta de Comercio de Bilbao. Carta n.º 1.

⁹¹ Ibidem. Escrito de la Diputación de Palencia a la Junta de Comercio de Bilbao, fechado el 18 de enero de 1845. Carta n.º 3.

⁹² Ibidem. Carta de los comisionados a la Comisión..., fechada en París el 31 de octubre de 1845.

Pero los problemas locales más graves no se produjeron en las Juntas Generales, sino entre los capitalistas que habían impulsado el proyecto. La comisión que lo gestionaba comenzó a ser cuestionada en Bilbao. Se alegaron dos críticas fundamentales. En primer lugar, que la sociedad se comprometiese no sólo a construir el ferrocarril, sino, también, a arreglar el puerto de Bilbao. Estimando que la compañía se estaba comprometiendo en funciones que correspondían a las instituciones públicas - no hay que olvidar que Ayuntamiento y Diputación pesaron decisivamente en la formación de la comisión -, surgió la protesta de quienes, alegaban, habían comprometido su dinero en una empresa privada. Más grave, sin embargo, saltó la otra crítica: los socios fundadores consideraron que los comisionados se habían atribuido en la escritura fundacional de la empresa unos privilegios para los que no estaban autorizados en su calidad de representantes. En alguna junta tumultuosa se exigió que «sea reconocida por todos la igualdad absoluta en los derechos, facultades, prerrogativas y obligaciones de todos los depositarios de los cinco millones, como socios fundadores que son, formalizándolo todo legalmente»⁹³, afirmándose que «habían sido sorprendidos y engañados los depositarios»⁹⁴.

La Compañía estaba herida de muerte. Las desavenencias entre los socios fundadores imposibilitaron que pudiera aprovecharse la recuperación financiera de finales de los años cuarenta. La mayoría traspasó los derechos de sus acciones y los depósitos, desvinculándose así de la Compañía y del proyecto. La representación bilbaina en la Compañía quedó bastante restringida al abandonar el proyecto 24 de los socios fundadores bilbainos. Permanecían 19 socios domiciliados en Bilbao y otros 2 en otras localidades vizcainas (Durango y Güeñes). Mientras, la representación madrileña ascendía a 21 socios y otros dos procedían de Burgos y Valladolid.

Desde fines de 1846 la Compañía apenas tuvo vida, si bien se mantuvo la concesión. Por otra parte, de forma paulatina se cambió la concepción de la línea. Comenzó a hablarse de la conveniencia de acceder a la meseta por el puerto de Orduña. La razón que inspiraba esta preferencia no era de tipo técnico, como en principio cabría pensar. Se atisbó que, con este trazado, podría accederse al valle del Ebro y conseguir así el apoyo de los capitales e instituciones riojanas.

Y es que en 1851 había surgido un nuevo proyecto ferroviario, el de construir una línea Bilbao-Vitoria-Haro-Burgos-Valladolid, que además de a los cereales de Castilla sirviese al vino riojano. En diciembre de dicho año se reunían en Burgos los Comisionados de las Diputaciones de Valladolid, Burgos, Logroño, Alava y Vizcaya, con el fin de relanzar la idea de

⁹³ A.C.C.B. (Fondo Lecea), MF-78. "Acta del día 26 de noviembre de 1845" de los socios reunidos en el Salón del Consulado...

⁹⁴ Ibidem.

un ferrocarril que uniese Castilla la Vieja con el Cantábrico. El ferrocarril saldría de Bilbao y llegaría hasta Valladolid, pasando por Vitoria, Haro y Burgos. El coste de la obra se calculaba en 200 millones de reales ⁹⁵. En la construcción participarían José Salamanca y los restos de la ya vieja compañía Madrid-Irún por Bilbao.

Tal fue el planteamiento que presidió el postrer intento, que data de 1852, de revitalizar el proyecto del Madrid-Irún por Bilbao. Era, desde luego, bien diferente al que se concibiera ocho años antes. La compañía formada por los bilbaínos no se encargaría ya de todo el trayecto Madrid-Irún. Cedía los tramos comprendidos entre Madrid y “Miranda o Haro” al banquero José Salamanca, que, eso sí, se comprometía a iniciar las obras por la sección entre el Ebro y Burgos.

Fue la última ocasión en que los bilbaínos intentaron conseguir un ferrocarril directo entre Bilbao y Burgos. Fracasó rotundamente, porque ni Salamanca llegó a iniciar las obras ni la sociedad bilbaína consiguió apoyos para construir el tramo Bilbao-Miranda ⁹⁶.

Por fin, la liquidación de la Compañía ferroviaria “Irún-Madrid por Bilbao” se llevó a cabo con el acuerdo de cesión y traspaso de la Compañía a favor de José Salamanca, el 20 de febrero de 1853. Salamanca anunciaba su intención de “transmitir la concesión a una Compañía que al efecto se formará, y que ha de construir por su cuenta, el citado camino de hierro de Madrid a Irún por Bilbao”, la cual ha de comenzar “sus trabajos dentro de seis meses”, y que darán comienzo en Bilbao. El material de la línea hasta Burgos “se introducirá por el Puerto de Bilbao” ⁹⁷. Con este acuerdo concluía el proyectado ferroviario de Irún-Madrid por Bilbao que había nacido con fuerza en 1845. Salamanca no llegó a formar la sociedad que preveía en el 53.

Tampoco se llevaron a la práctica otros proyectos esporádicos, entre los que cabe destacar la propuesta de 1850 de construir un Ferrocarril Bilbao-Trespaderne-Burgos, que accediese a la meseta a partir de Valmaseda, como medio de mejorar la posición de Bilbao en el comercio con Castilla. Fracasó, al parecer, por la oposición de Santander. Y el proyecto de Epalza presentado a la Junta de Comercio, en 1852, que proponía que, ante la dificultad de conseguir capitales fuera del País Vasco, los comerciantes bilbaínos financiasen por sí sólos el tramo Bilbao-Burgos, del proyecto Madrid-Irún a través de Bilbao. Tampoco pasó del nivel de algunos informes dispersos.

⁹⁵ Ibidem. Documento 46. Acta del documento firmado en Burgos el 16 de diciembre de 1851.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ Ibidem. Documento n.º 60. Acta notarial de traspaso de la Compañía ferroviaria Irún-Madrid por Bilbao.

Capítulo V

El Ferrocarril Tudela-Bilbao, un ferrocarril comercial.

La Ley General de Ferrocarriles y el comercio bilbaíno

El fracaso de los proyectos nacidos en torno al Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao hizo que a la altura de 1855 no existiese aún en el País Vasco ninguna línea férrea. Tal circunstancia comenzó a ser particularmente grave el año mencionado, cuando la Ley General de Ferrocarriles cambió los términos en los que se estaba planteando la cuestión. Propició la formación de sociedades anónimas avocadas a la construcción y explotación ferroviaria. La nueva situación legislativa desencadenó una auténtica euforia empresarial. En muy pocos años vieron la luz múltiples proyectos de distinta envergadura. Se fundaron varias compañías que alentaron diversas líneas. Especial importancia tuvo para el País Vasco el que entre éstas se contara un nuevo trazado Madrid-Irún, que dejaba a un lado la posibilidad de conectar con Vizcaya.

En efecto: un grupo capitalista francés impulsó la constitución de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que obtuvo la concesión del ferrocarril Madrid-Irún a través de Miranda de Ebro, Vitoria y Tolosa. Si tenemos en cuenta que, al mismo tiempo, se pensaba en la construcción de una línea que, partiendo de Alar del Rey conectara la Madrid-Irún con Santander, obtendremos el cuadro completo de la crítica situación que se creaba para los comerciantes bilbaínos: Bilbao y su tradicional y floreciente comercio quedaba marginado del progreso, es decir, del marco general de comunicaciones que iba a definir en principio todo un modelo de desarrollo.

Los hechos demostraban, por otro lado, que poco podía esperarse de las iniciativas del capital internacional, hegemónico en la construcción del conjunto de la red ferroviaria española. Quedaba, pues, una sola posibili-

dad, la realización de un importante esfuerzo económico de carácter independiente que lograra unir Bilbao con la Madrid-Irún, es decir, asegurar las comunicaciones ferroviarias entre la capital vizcaína y la meseta castellana, además de con Francia, aunque esto último tenía sólo una importancia secundaria desde su perspectiva. En el fondo del tema late la posible marginación de Bilbao como capital comercial que se ve venir desde años atrás.

Y es que, además, durante los últimos años la capital vizcaína estaba perdiendo rápidamente posiciones en las exportaciones castellanas a través de los puertos del Cantábrico. La burguesía comercial bilbaina era ya plenamente consciente de su crítica situación. Quizás no era ésta tan dramática como se empeñaban en demostrar, pero sí estaba adquiriendo tintes decididamente sombríos. Bilbao perdía la hegemonía comercial del Norte de España que ostentaba tradicionalmente, en favor de Santander. Así lo demostraban los estados de los ingresos en todas las aduanas del norte en 1850. La exportación a través de Bilbao devengaba unos ingresos de algo menos de 16'5 millones de reales, mientras Santander superaba los 19. La situación presentaba aspectos especialmente preocupantes, habida cuenta de que hasta 1849 los ingresos por aduanas de Bilbao y Santander se habían equiparado por vez primera en muchos años. El comercio de Castilla, pues, se estaba canalizando hacia la capital cántabra.

Además de la clara supremacía santanderina en lo que al comercio con América se refiere, otro dato llama la atención poderosamente: la progresión espectacular de Santander en sus relaciones comerciales con Europa. Bilbao perdía rápidamente posiciones, en beneficio de su vecina y rival Santander. Había para ello una justificación: el puerto de Santander era más idóneo que el de Bilbao para el comercio de trigo - el producto que encabezaba los listados de las mercancías exportados y que estaba sustituyendo en este papel al tradicional comercio de lana - por hallarse más cerca del Canal de Castilla.

En la Memoria que tras analizar la situación mercantil de Vizcaya se proponía a la Junta de Comercio la construcción de un ferrocarril se analizaba correctamente este proceso. Se reconocía que la consideración de Bilbao como "la principal plaza del Norte de España" se debió al ya decaído comercio de la lana castellana: "Con el camino a Pancorbo que a expensas del señorío, villa y Consulado se construyó por los años 1776 se afirmó esta supremacía, por el impulso que dió al comercio de esta plaza (...) Mientras que la lana merina era en España el artículo capital de exportación de las provincias del centro de Castilla, siempre Bilbao descolaba en importancia mercantil aún como plaza exportadora porque aventajaba a Santander en las comunicaciones por tierra con el interior para la exportación de este producto y las relaciones más extensas que de época lejana conservaba en las plazas extranjeras".

A juicio de los comerciantes bilbaínos, la caída del tráfico de lana y la guerra carlista habían contribuido a la pérdida de la importancia mer-

cantil de Bilbao y, correlativamente al ascenso de Santander, el puerto competidor. «Santander, en los largos años que duró aquella guerra tenaz y fraticida, aprendió mucho que no sabía del comercio extranjero, y se alimentó con la ruina del comercio de Bilbao; era aquel puerto entonces de Gijón a Fuenterrabía el solo conducto para la contratación con el interior del Reino y abarcaba, puede decirse, todo el comercio de casi la mitad de España».

La supresión parcial de los fueros decretada por Espartero en octubre de 1841 tras el fracaso de un levantamiento producido en el País Vasco bajo la bandera foralista de la exiliada Reina Gobernadora era el último de los argumentos que la burguesía comercial bilbaina invocaba para razonar la pérdida de su potencial. Aunque el traslado de las aduanas al mar no implicaba un ataque frontal a los intereses de la burguesía vasca, sí “varió todo el orden económico y se causó así una perturbación de las bases sobre las cuales estaban fundadas las relaciones mercantiles y económicas”. Desaparecía el contrabando de géneros extranjeros a través de la frontera, habitual durante el periodo foral, privando, así, a Bilbao, de otra importante fuente de ingresos comerciales.

Todos los análisis e informes diagnosticaban, pues, que era ya imprescindible dotar a Bilbao de un ferrocarril que le uniera con la Meseta. «Si bien se reflexiona cuál es nuestra situación actual y cual sería nuestro porvenir hecho el ferrocarril - se explicaba a la Junta de Comercio -, todo comerciante, todo propietario, toda persona residente en el país ha de sentir que el aumento o disminución de su caudal, en una palabra, su suerte y la de su familia dependen de la ejecución de esta importante obra; y de este sacrificio para llevar a cabo». Y se concluía con una nota decididamente optimista: *«La empresa es grande, pero no es superior a los recursos a nuestro alcance»*.

Las concretas circunstancias que hacían acuciante la construcción de un ferrocarril entre Bilbao y la meseta estaban condicionadas por la formación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Los Peréire, banqueros judíos originarios de Burdeos, fueron los promotores de esta sociedad. Eran, previamente, los promotores de la “Compañía de Midi”, encargada de la construcción de la línea Burdeos-Bayona-Hendaya. Lógicamente, la continuación de la línea hacia Madrid para enlazar a continuación con Lisboa resultaba algo muy atractivo para los Pereire, que directa o indirectamente alcanzaban una influencia considerable en ferrocarriles no solamente franceses sino también suizos, austriacos, húngaros y rusos a través de sus institución financiera “Credito Moviliario Francés”.

En 1855 el ferrocarril llegaba a Hendaya, coincidiendo con la Ley General de Ferrocarriles. Inmediatamente después, los Pereire tomaron dos iniciativas paralelas: crear el “Credito Moviliario Español” (antecedente del

actual Banco Español de Crédito) y solicitar las oportunas concesiones de los tres sectores en los que quedó dividida la línea Madrid-Irún, es decir, Madrid-Valladolid, Valladolid-Burgos y de Burgos al Ebro. El último tramo llegaba solamente hasta el Ebro, porque aún no se hallaba decidido el trazado definitivo hasta Irún en virtud, precisamente, de las gestiones protagonizadas por la burguesía bilbaina desde los años cuarenta.

Pero pronto se resolvió sobre qué trazado se seguiría entre el Ebro y la frontera. En tanto se constituía el Crédito Moviliario Español, los Pereire y sus socios y representantes en España -como Joaquín Osma y Dudere- obtuvieron las correspondientes concesiones y comenzaron la construcción de los diferentes tramos. Poco después, se decidía que, a partir del Ebro, el ferrocarril, arrancando de Miranda de Ebro, pasaría por Vitoria, Alsasua y Tolosa, excluyendo Vizcaya e importantes zonas guipuzcoanas. Esta última concesión, junto a las anteriores, pasó al Crédito Moviliario Español hasta que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España se hizo cargo de todas las líneas tras su definitiva constitución a finales de diciembre de 1858. Construido a un ritmo aceleradísimo, el ferrocarril llegó a Irún el 15 de agosto de 1864.

Toda esta dinámica, desencadenada en unos pocos años, implicó la renuncia de la concesión del tramo de ferrocarril previsto entre el Ebro e Irún, pasando por Bilbao, que había conseguido la burguesía comercial bilbaina. Sin embargo, ello no supuso el fin de sus esfuerzos para lograr la tan ansiada conexión entre Bilbao y la meseta por ferrocarril.

La Compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao

El 13 de marzo de 1856 se celebra una reunión en la capital vizcaína, convocada por la Junta General de la Propiedad. En la misma se llegó al acuerdo de nombrar una comisión que gestionase la obtención de una licencia para la construcción de un ferrocarril que llegue al interior de España. Esta comisión recibió el nombre de “Comisión del Ferrocarril Vizcaino”.

Simultáneamente, los comerciantes bilbaínos decidían aprovechar las posibilidades que les otorgaban la ley de bancos de emisión promulgada dentro del mismo conjunto de medidas político-económicas de las que formaba parte la Ley General de Ferrocarriles. Fundaron el Banco de Bilbao, la primera institución crediticia moderna nacida en el País Vasco. Que quienes promovían este banco fuesen los comerciantes que impulsaban el ferrocarril tenía un sentido preciso. Ambas empresas formaban parte del mismo proyecto de renovación y modernización económica que permitía la política elaborada por los progresistas, en el poder durante los años 1854-1856. Desde la perspectiva de que el Madrid-Irún por Bilbao había

fracasado sobre todo por problemas financieros, la formación del Banco de Bilbao buscaba, precisamente, dotar al nuevo proyecto ferroviario de una sólida base financiera local y autónoma con respecto a los movimientos bancarios y bursátiles extranjeros. De hecho, la mayor parte de los activos del Banco de Bilbao se comprometieron durante su primera etapa en el proyecto ferroviario.

Mientras se ponía en marcha la institución crediticia, continuaba la búsqueda de la concesión de una línea. Quedaba por decidir el trayecto que seguiría, y si, efectivamente, los bilbaínos debían resignarse a construir un ferrocarril que no cubriese todas sus aspiraciones anteriores. A la “Comisión del Ferrocarril Vizcaino” se le plantearon diversas alternativas. Una, podríamos llamarla maximalista, era la de retomar el antiguo proyecto del Madrid-Irún por Bilbao, pujando en la subasta correspondiente y presionando cerca del gobierno. En segundo lugar, se abría la posibilidad de que el Crédito Moviliario Español construya el ramal de Bilbao hasta el Ebro, corriendo a cargo del Señorío de Vizcaya las subvenciones correspondientes en el caso de que el Gobierno se inhibiera. Finalmente, también cabía la posible solución de unir Bilbao con Zaragoza a través de Haro, enlazando con la concesión Madrid-Zaragoza obtenida por la M.Z.A., la otra gran compañía hegemónica en la construcción de los ferrocarriles españoles.

La Comisión luchó hasta el último momento, en aquellas agitadas Cortes del Bienio Progresista en favor de la inclusión de Bilbao en la línea del Norte, hasta que se descartó definitivamente esta posibilidad. En este momento, mayo de 1856, tuvo lugar una reunión entre la citada Comisión y los diputados provinciales de Logroño con el fin de estudiar una posible colaboración para construir un ferrocarril de Haro a Bilbao pasando por Navarra; los diputados riojanos podrían garantizar la construcción del tramo Haro-Tudela y Vizcaya se encargaría del resto.

Esta última orientación sería la que acabaría por cuajar, a pesar de las dificultades interpuestas por otros puertos interesados en atraerse el tráfico de mercancías procedente de Zaragoza y las que confluían en Miranda. El 25 de junio de 1856, la Comisión del Ferrocarril Vizcaino recibió la noticia de la aprobación por las Cortes del dictamen correspondiente al Tudela-Bilbao. Días más tarde, el 9 de julio, se promulgó la ley que otorgaba al Crédito Moviliario Español la concesión de la línea Burgos-Irún por Vitoria; en uno de sus artículos adicionales se autorizaba la pública subasta de la línea de Tudela a Bilbao, pasando o no por Vitoria, en función de la idoneidad que se estimara pertinente. El camino, en consecuencia, quedaba abierto.

La burguesía comercial bilbaína se volcó de lleno en aprovechar la única alternativa que quedaba y que, además, parecía viable. El primer objetivo, obviamente, sería el de conseguir el capital necesario para afrontar

una empresa de semejante envergadura; esta dinámica y su correspondiente razonamiento se hallan perfectamente reflejadas en una Memoria dirigida al público y redactada por una comisión nombrada en “reunión de comerciantes y capitalistas celebrada el 23 de diciembre de 1856 en el salón de sesiones de la Junta de Comercio”. «El ferrocarril vizcaino ha de llevarse a cabo con el concurso de todas las fortunas, desde la mas humilde hasta la más elevada», tal fue la filosofía con que se llamó para conseguir los capitales necesarios, propiciando una amplia suscripción de acciones y obligaciones. Se insistía, también, en que «para el público en general, las ventajas [del ferrocarril, que] se traducirán por una economía de tiempo y de dinero, que en España no sabemos aún apreciar en su verdadero valor».

Quedaba por decidir una última cuestión: ¿qué trayecto se seguiría para enlazar Bilbao y la Rioja? La línea Tudela-Bilbao contaba con dos tramos claramente diferenciados: Bilbao-Miranda de Ebro, un tramo difícil y costoso por las dificultades geográficas impuestas por el acceso a la meseta, y Miranda-Tudela, liso y barato, que recorrería la ribera del Ebro. Los proyectos y planos, etc... del primer tramo estaban elaborados desde años anteriores -teniendo en cuenta los continuos esfuerzos realizados desde los años 40 con la “Concesión Vascongada” y que ahora se vuelven perfectamente útiles -. No ocurría lo mismo entre Miranda y Tudela. Urgentemente se llevaron a cabo los estudios pertinentes, para facilitar la solicitud de la concesión definitiva.

Pero además de esta cuestión -ante la que, en todo caso, la burguesía bilbaina se siente confiada en base a “las promesas hechas por la administración con la mayor benevolencia“- se planteaba otra de mucho mayor alcance: el del trazado concreto del tramo comprendido entre Bilbao y Miranda del Ebro.

En su día, con ocasión del proyecto ferroviario Madrid-Irún por Bilbao, además del pertinente estudio sobre la utilización del corredor del Cadagua para enlazar Bilbao y Burgos, se elaboraron diversos informes acerca del recorrido idóneo entre la capital vizcaina y Miranda. Inmediatamente quedó descartada la posibilidad del paso por Altube por problemas de tipo técnico relacionados con la necesidad de utilización de planos inclinados. Tras esta decisión casi previa, solamente cabían dos opciones: el ferrocarril directo con Miranda a través de Orduña, o seguir la dirección del valle de Arratia hacia Vitoria y Miranda. Obviamente, entre las dos opciones juegan elementos diversos, tales como los costos de la construcción de la línea por uno u otro lado o las dificultades técnicas correspondientes. Pero lo fundamental es el modelo de comunicaciones que se pretendía, es decir, cuál es el objetivo fundamental que trata de cubrir la extensión de la línea férrea por una u otra vía.

El primer proyecto dejaba a un lado Vitoria, para dirigirse a Miranda de forma directa a través de Orduña. El segundo seguía la dirección del

valle de Arratia, enlazando Vitoria con Bilbao. Como señala la Memoria correspondiente elaborada por la Junta de Comercio, «el Gobierno de Su Majestad no ha decidido aún cual de los dos ha de ser el preferido, y precisamente en esta circunstancia estriba la razón más poderosa que podamos alegar para que Vizcaya toda, sacrificando pequeñas rivalidades, se asocie a la idea de la inmediata ejecución del ferrocarril». Se trataba de elegir una de las dos alternativas, logrando, al mismo tiempo, limar al máximo los posibles problemas de competencia entre unas zonas y otras de la provincia.

Entre las dos opciones los promotores del ferrocarril mostraron claramente su predisposición favorable a la unión directa entre Bilbao y Miranda, sin atravesar Vitoria.

Las razones aducidas eran de tipo técnico y financiero, pero, sobre todo, comercial. En cuanto a lo primero, la línea directa por Orduña sería más corta -cuatro leguas- y con un solo túnel en la divisoria, mientras que por Arratia y Vitoria, además de recorrido mas largo, las obras sería en principio mas costosas por “los atrevidos viaductos y combinados taladeros que se presentan por docenas”. En el aspecto financiero, existía un problema importante: «la traza del camino por Vitoria nos haría tributarios de la empresa del «Crédito Moviliario Español», concesionaria de la línea del Norte, en la parte comprendida entre aquella ciudad y Miranda. El problema era grave, porque condicionaría la ulterior administración del ferrocarril, dependiente en lo sucesivo de la coordinación con la gran compañía que dirigían los Peréire. «Esta circunstancia tan perjudicial a nuestros intereses - concluían los promotores del ferrocarril vizcaíno - constituye uno de los móviles que nos impelen a considerar como indispensable salvaguardia de acierto, la preponderancia del elemento vizcaíno en la constitución de la empresa del ferrocarril».

Pero había sobre todo razones de tipo comercial, que explican la benevolencia con que los informes despachaban los importantes problemas técnicos que se presentan en Orduña, con sus acusadas pendientes, incuestionablemente mayores que en la línea alternativa, problemas que se ventilaban con la sorprendente afirmación de que «haremos observar que los adelantos diarios en la ciencia hacen insensible tan pequeña variación». Y es que la burguesía comercial bilbaina tenía muy claro el trayecto que necesitaba: “un trayecto que cubriendo por su servicio las zonas comerciales que irradian del puerto de Bilbao, en circunstancias que permitan una lucha con localidades rivales (...) nos abra al propio tiempo nuevos mercados”. En este modelo Vitoria carecía de importancia, entre otras cosas, porque «sus necesidades se hallan cubiertas con la línea general de Madrid a Irún. Si sus aspiraciones son mayores, no es justo que a ellas se acceda con detrimento de Vizcaya».

Abundando en la cuestión, los promotores del ferrocarril eran conscientes de que la línea directa por Orduña alejaría la comunicación de Bil-

bao con Vitoria y con Francia. Pero para los bilbaínos el principal propósito era conectar con el mercado interior, por la línea más corta y barata posible. Frente a esto, poca importancia tenía la unión con Vitoria. «¿Es posible comparar con el consumo de Vitoria el abastecimiento mas conveniente del centro de Castilla la Vieja, de la importantísima región de Valladolid y de la Corte, de las fértiles comarcas que baña el Ebro hasta Zaragoza, de Cataluña, y finalmente, de la parte oriental de Madrid, con la cual no ha podido haber hasta ahora sino muy cortas relaciones mercantiles?», se preguntaba la Junta de Comercio, no dejando lugar a dudas sobre el sentido de sus preocupaciones ferroviarias, que desde luego no pasaban por la integración de las dos capitales vascas. ¿No preocupaba, empero, el alejamiento ferroviario de Francia, inevitable de consumarse la línea Bilbao-Tudela por Miranda? A este respecto, los comerciantes bilbaínos eran concluyentes. Aducían que Bilbao estaba ya comunicado marítimamente con los puertos de “aquel Imperio”, y que esto era suficiente. Y es que, en principio, aportaba poco al tradicional comercio bilbaíno - basado en la reexportación marítima a los puertos europeos de las mercancías que llegaban del interior - la directa comunicación terrestre con Francia. Lo que importaba verdaderamente «es ofrecer por medio de nuestro ferro-carril la salida más directa y económica a las importaciones extranjeras que se dirigen al interior». Es decir, se trata de potenciar el modelo clásico comercial bilbaíno, basado en la reexportación de los productos del interior de España hacia Europa y de la importación de manufacturas europeas. El puerto de Bilbao era la clave, y la construcción de la moderna comunicación ferroviaria sirve para acabar con su declive comercial. Todo lo demás carecía de significado.

Los costos totales de la línea se calculaban en 210 millones de reales, una más que estimable cantidad que convertía a la empresa en el más importante negocio hasta entonces emprendido en el País Vasco. En principio, se estimaba que sería factible acometerlo, habida cuenta de que conforme a la ley de julio de 1856 el Estado se comprometía a subvencionar la línea a razón de 444.000 reales por Kilómetro, esto es, casi 119 millones de reales por los 267'5 Kms. previstos, de los que la tercera parte correría a cargo de las instituciones provinciales - «el país por medio de su legítima representación ha aprobado en juntas generales esta medida, designando los arbitrios con que ha de cubrirse lo que corresponda a Vizcaya», se consignaba en 1857 -. Los 91 millones restantes se financiarían de dos formas: emitiendo obligaciones por un montante de 30 millones, a lo que estaba la empresa legalmente autorizada, y mediante acciones que se desembolsarían durante cuatro años a razón de 15.250.000 reales anuales. Se confiaba, en todo caso, que la inversión sería rentable. Lo sería, desde luego, durante la etapa de construcción de la línea, puesto que el capital invertido no quedaría sin compensaciones: la Diputación de Vizcaya se comprometía a abo-

nar un 4 % de interés, en concepto de subvención extraordinaria. Durante la explotación, se estimaba que no sería difícil conseguir un dividendo del 6 %, siempre que la facturación anual se acercase a los 10 millones de reales, cifra considerada verosímil, tras detenidos estudios sobre los flujos de mercancías y viajeros de los trayectos que el ferrocarril cubriría.

La construcción de la línea y su fracaso financiero

La suscripción de las acciones se realizó en un clima de euforia inversora. Se estimó en unos cien millones de reales el capital necesario para ejecutar el ferrocarril Tudela-Bilbao. Solamente en Vizcaya se suscribieron rápidamente 65 millones de reales, «con una fé y un entusiasmo que prueban cómo se ha desarrollado en el país entero el pensamiento de dar un gran impulso a la creación de las vías férreas»⁹⁸, según relataba la Gaceta de los Caminos de Hierro. Toman parte también vizcainos residentes en la colonia de Cuba; según la Gaceta, un total de 352 individuos de Cuba suscribieron 10.814 acciones⁹⁹.

Sin embargo, los acontecimientos posteriores demostraron que la euforia no estaba totalmente justificada. Al analizar la construcción del ferrocarril se comprueba que los estudios previos no estaban bien justificados. Se obtiene la impresión de que el proyecto definitivo había pecado de improvisación. La urgencia por conseguir el acceso ferroviario a la meseta puede explicar, precisamente, que se dejasen a un lado muchas eventualidades, y que los cálculos no se atuviesen a la necesidad de buscar una real rentabilidad para la empresa.

La Compañía no obtuvo los espléndidos resultados que se preveían en 1856 y 1857. De hecho, tuvo una vida breve, y fue absorbida por la Compañía del Norte pocos años después de que comenzase la explotación de la línea, habida cuenta de que los productos no bastaban para mantener las cargas de intereses comprometidos. ¿Porqué fracasó la empresa, que había sido objeto de tan detenidos estudios previos? Las razones son de diverso tipo. Las fundamentales las encontramos en los costos de la construcción, mayores de los previstos. Podemos resumirlas en las siguientes:

a) La escritura de concesión definitiva de la línea mostraba sustanciales modificaciones sobre la provisional, sobre la que se habían hecho los cálculos empresariales. Tales cambios gravitarían negativamente sobre el desarrollo de la Compañía:

1.º. No concedía todo el trayecto Bilbao-Tudela, tal y como en principio se había previsto. Se le consideraba como la primera sección de la

⁹⁸ Gaceta de los Caminos de Hierro, n.º 14, 5 de Abril de 1857.

⁹⁹ Gaceta de los Caminos de Hierro, n.º 38, 20 de septiembre de 1857.

vía férrea que habría de unir el Cantábrico con el Mediterráneo, estando ya en construcción la línea Zaragoza-Barcelona y por decidir la concesión de la línea Zaragoza-Tudela. Quería decir esto que el Tudela-Bilbao no arrancarían desde Tudela, sino a 24 Km. de la misma, de un punto situado entre Alfaro y Rincón de Soto, privando así la salida del ferrocarril de un gran centro de población y limitando en consecuencia la futura explotación de la línea, dependiente en su último tramo de otra sociedad.

2.º. Exigía una construcción sustancialmente más costosa. La línea podría tener, en general, una única vía, tal y como se había previsto inicialmente. Pero en el tramo Miranda-Bilbao, la explanación, las obras de fábrica y los túneles deberían construirse para dos vías. Innecesario resulta insistir en que esto encarecería considerablemente el proyecto, por la necesidad de resolver mayores problemas técnicos y aumentar las dimensiones de explanación y túneles.

3.º. Reducía sustancialmente las subvenciones estatales. Se había supuesto, en base a la ley de 1856, una subvención de 444.000 reales/Km. para los 267'5 Kms. que se preveían. Pues bien: al anunciarse el 15 de julio de 1857 la subasta de la concesión definitiva la subvención quedaba limitada a 360.000 reales por kilómetro. Además, la línea se había reducido a 233 Kms., al eliminarse el tramo de las inmediaciones de Tudela. En total, la subvención estatal fue de algo menos de 84 millones de reales, que se consideró una cantidad elevada en comparación con la que obtuvieron otras líneas (la Barcelona-Zaragoza, de 320 Km., no obtuvo más de 76 millones de subvención), pero que quedaban lejos de los 119 millones de reales que se habían supuesto. Flaco consuelo encontraban los promotores en la reducción del trayecto a construir, y no sólo por que era previsible una explotación no tan completa. Dadas las escasas dificultades orográficas que había que salvar este tramo se suponía poco costoso: al eliminar la subvención que le correspondía, disminuía considerablemente la proporción entre las subvenciones y los gastos previsibles.

b) Los costos de construcción fueron mucho mayores que los inicialmente previstos. Dos factores contribuían a esta circunstancia: la necesidad de construir una doble vía no incluida en los presupuestos iniciales; y la evidencia de que los cálculos iniciales se habían realizado ateniéndose a los presupuestos elaborados en 1846, esto es, con costos de doce o quince años antes de la construcción, superados ampliamente. Si se había previsto que el costo por Kilómetro sería de 800.000 reales, fue ampliamente superado, en un 50 %: salió a 1.200.000 reales/Km. Ascendió a casi 280 millones de reales, a los que había que sumar intereses de acciones, créditos pasivos, etc..., con lo que se obtiene una cifra global de 303 millones de reales de costo global, cuando en los proyectos se había estimado en 210 millones.

De esta manera, se habían trastocado radicalmente los planes empresariales. Los cálculos habían supuesto que el Estado pagaría 119 millones

por un costo total de la obra de 210 millones de reales, haciéndose cargo el mercado de los 89 restantes, en forma de acciones. Al final, la subvención se quedaba en 84 millones, para un desembolso total de 303, cifra a la que se había llegado por los mayores gastos de instalación y por que las imprevisiones financieras obligaron a recurrir a préstamos, pagarés y una amplia deuda flotante que incrementó los costos del establecimiento en 23 millones. En total, el mercado local tenía que hacerse cargo no de 89 millones, sino de 210, 2'5 veces más de lo inicialmente previsto.

En estas condiciones - que demostraban un rotundo fracaso en la planificación de la línea - se entiende que la vida de la Compañía del Tudela-Bilbao fuese un tanto efímera. Pronto se pudo apreciar que la euforia con la que se saludaba la inauguración del ferrocarril el 1.º de marzo de 1863 - según la prensa local, «aquel momento quedó escrito en el gran libro del Porvenir, el que augura á Bilbao una era de verdadera riqueza, de prosperidad y de venturas sin cuento»¹⁰⁰- estaba totalmente injustificada, al menos desde el punto de vista empresarial.

Se había supuesto que para conseguir una rentabilidad del 6 % a la inversión de 89 millones de reales sería necesario un tráfico que generase unos ingresos de unos 10 millones de reales, con unos gastos de explotación situados en torno al 45 % de los productos brutos. Para conseguir similares resultados cuando la inversión efectiva era de 210 millones, se necesitarían ingresos superiores a los 25 millones de reales anuales.

Como cabía esperar, el tráfico resultó más intenso que lo que se había supuesto años atrás, que en esto el paso del tiempo había mejorado las posibilidades de la línea. No está de más señalar, sin embargo, que tampoco en este aspecto habían atinado las previsiones de 1856-57. El tráfico era mucho mayor que el que se auguraba - 190.000 Tms. de mercancías frente a las 103.000 que se habían calculado; 350.000 viajeros, y no 62.000 -, circunstancia que debieron de considerar los accionistas y acreedores de la línea como especialmente afortunada, habida cuenta de que resultaba mucho menos rentable por unidad transportada que lo previsto. Decididamente, quienes se encargaron de realizar las previsiones en que se basaba el ferrocarril habían dado palos de ciego, imaginando un tipo de tráfico al que apenas se asemejaron después los transportes del ferrocarril.

En 1864, el primer ejercicio completo de explotación, los ingresos se situaron en algo menos de 16 millones de reales, bastantes menos de los necesarios para confiar en la rentabilidad de la empresa. Además, el coeficiente de explotación fue mucho peor del que se augurara, situándose los gastos en el 55 % de los productos brutos, y no en el 45 %. En total, los productos líquidos se quedaron en 9 millones de reales, el 4 % de lo invertido sin contar las subvenciones.

¹⁰⁰ Gaceta..., n.º 10, 8 de marzo de 1863.

La situación era realmente crítica, si se tiene en cuenta que la mayor parte de la inversión lo formaba una voluminosa deuda flotante. El descubierto se acercaba en 1865 a los 120 millones de reales, la diferencia entre los cien millones de capital y los más de 210 que no habían cubierto las subvenciones estatales.

Difícil solución tenía, en las circunstancias que vivía la compañía, máxime cuando los comienzos de la explotación coincidieron con una aguda crisis mercantil, que hacía imposible pensar en espectaculares ascensos de los tráficos. «Nos hemos encontrado - declaraban los directivos de la sociedad - con una gran paralización por efecto, tanto de una crisis de las más graves en los mercados europeos que se ha dejado sentir en las plazas mercantiles y puntos tributarios de la línea, cuanto de causas políticas, y también por la no exportación de granos y harinas para el extranjero, teniendo que sufrir necesariamente los ferro-carriles con la cesación de unas fábricas e industrias, disminución de trabajo en otras, y recojimiento de los comerciantes que se limitan á escasas transacciones; han concurrido también, la pérdida de una parte de la cosecha de vino de la Rioja que es un artículo muy importante, y una gran baja en el transporte del material para otros ferro-carriles cuyas obras han terminado ya» ¹⁰¹.

Muy pronto, pues, la Compañía se vió avocada a buscar soluciones de urgencia. Fracasó el intento de convertir la deuda flotante en obligaciones, aún ofreciéndola a los acreedores al tipo del 50 %. Se desechó, también, una razonada propuesta de vender inmediatamente la línea - «¿qué garantía estable, hija de la base fundamental llamada crédito, [la Compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao] puede ofrecer al público en situación semejante, por muy bien administrado que se halle el resto de su capital? Ninguna» ¹⁰², se preguntaban y respondían algunos accionistas en 1866 -.

El resultado fue la quiebra de la sociedad declarada oficialmente en septiembre de 1866

La declaración de quiebra forzó un rápido acuerdo entre los acreedores y la Compañía, a través de una Junta general de los primeros celebrada el 11 de Octubre. El acuerdo consistió en un arreglo de la deuda mediante la emisión de dos series de obligaciones por valor de 132 millones de reales. La primera serie tendría la consideración de preferente, con mejores condiciones para la percepción de sus intereses. Se contaron entre los acreedores preferentes las tres sociedades (Thomas Brassey y Cía., J.L. Abaroa y Uribarren, Olaguibel S. Pelayo y Cía.) que habían participado en la construcción del ferrocarril y el Banco de Bilbao, que lo había apoyado financieramente.

¹⁰¹ Gaceta..., n.º 19, 14 de mayo de 1865.

¹⁰² Gaceta..., n.º 36, 8 de septiembre de 1866.

Al tiempo que se emitían obligaciones, la sociedad se comprometía a formar un fondo de reserva para pagar los intereses y amortizaciones; a mantener un producto líquido no inferior a cinco millones de reales anuales; a vender la línea si dejaba de pagar las cargas de las obligaciones durante tres años consecutivos.

Pero el arreglo de la deuda no mejoraba la precaria explotación del Ferrocarril. 1866 y 1867 supusieron importantes bajas en los ingresos, que se agravó los años siguientes por la guerra de tarifas que le entabló la Cía. del Norte, que podía competir con el Tudela-Bilbao en muchos productos, dirigiéndolos a Francia o a Pasajes. De todas formas, el acuerdo con la Cía. del Norte de septiembre de 1871, en el que ambas sociedades se comprometían a unificar tarifas, tampoco arregló el problema de fondo.

La guerra carlista dio la puntilla a la Compañía. Durante la guerra civil se paralizó casi por completo el tramo Bilbao-Miranda -mientras los trenes circulaban con relativa normalidad entre Miranda y Castejón-, se destruyó parte de la infraestructura (puentes, estaciones, etc...), hubo asaltos a estaciones, etc... Aún con todo, el transporte de tropas y material militar iba a limitar en parte la triste suerte del ferrocarril, si bien no consiguió evitar que en 1872, por ejemplo, el déficit ascendiera a cerca de tres millones de reales, lo que obligó al aplazamiento del pago de intereses y de las obligaciones.

Terminada la guerra, y a pesar de los buenos augurios que se presentan sobre el papel, las cosas no iban a mejorar en absoluto. El ejercicio de 1877, por ejemplo, con la totalidad de la línea en explotación sin interrupción alguna, ofrece un resultado claramente desalentador: un producto bruto de poco más de 15 millones de reales, más de un millón menos que en 1876, año de finalización de la contienda y, en consecuencia, una coyuntura en la que las relaciones comerciales distan de ser normales. La única solución viable parecía ser sumarse al carro de fusiones y concentración de empresas que dominaba el panorama ferroviario español durante aquellos años, proceso que desembocó en la consolidación de dos compañías - Norte y MZA- y práctica desaparición del resto. En el caso del Tudela-Bilbao, fue la Compañía del Norte -que también había pasado por situaciones complicadas, como suspensiones de pagos, etc...- la que la absorbió.

En el "contrato de cesión" del ferrocarril Tudela-Bilbao a la Compañía del Norte hay algunos elementos de interés particular. En primer lugar, la Compañía del Norte se comprometía a mantener el acuerdo de septiembre de 1871 sobre unidad de tarifas, con lo que los intereses del puerto de Bilbao se salvaguardaban ante una posible guerra comercial con otros puertos que, hipotéticamente podrían presionar a través del ferrocarril. Por otro lado, la Compañía del Norte tomaba a su cargo, a partir del 1 de enero de 1878, el pago de intereses y amortización de las obligaciones. Por lo que

respecta a las acciones, la Compañía del Norte quedaba obligada a convertirlas en obligaciones de 3.^a serie. Los antiguos accionistas del Tudela-Bilbao, veían reducido su capital a la mitad, y quedaban relegados a un tercer plano.

Este contrato, firmado en Madrid el 28 de marzo de 1878, ponía fin a la existencia de la Compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao, sin que el fracaso económico de la misma supusiera el fracaso definitivo de la línea que había construido. Tras su incorporación a la Compañía del Norte los productos que se transportaron por ella aumentaron de forma significativa.

En definitiva, la línea Tudela-Bilbao fue una de las más importantes aportaciones del capitalismo comercial bilbaino al desarrollo económico de la provincia; aunque sus orígenes fueron de carácter comercial, como aquí se ha demostrado, la moderna conexión establecida entre Bilbao y la Meseta será fundamental para la industrialización de Vizcaya, cuya fase álgida comienza ahora mismo, tras la II Guerra Carlista.

Capítulo 6

Los ferrocarriles mineros

Durante la segunda mitad del siglo XIX se construyó en la margen izquierda del Nervión una tupida red de ferrocarriles, formada por líneas especializadas en el transporte del mineral de hierro. Formaron la más densa infraestructura de comunicaciones que hasta entonces había existido en el País Vasco. La zona minera de las Encartaciones se vio surcadas por distintas vías, a saber: el *Ferrocarril de Triano*, el *Ferrocarril de la Orconera*, el *Ferrocarril de la Franco-Belga*, el *Ferrocarril de Galdames*, el *Ferrocarril del Regato*; estos cinco constituyeron la base de la infraestructura utilizada para el transporte del hierro. Presentaban un diseño similar, toda vez que su objetivo era el mismo: unir las minas de las Encartaciones con el Nervión. Líneas breves, entre bocamina y el puerto, de intensa utilización, cumplieron una función fundamental en nuestra historia económica, puesto que hicieron posible la intensa exportación minera de finales del XIX y comienzos del XX, que provocó a su vez la acumulación de capitales por la que se industrializó Vizcaya.

No fueron los citados los únicos ferrocarriles mineros. Parcialmente presentaba tal carácter el *Ferrocarril del Cadagua*. La función de transportar el hierro justificó, también, que se levantase el *Ferrocarril de Cocharón*, una pequeña vía de unos dos kilómetros, que desembocaba en un embarcadero junto a Musques. Similar intención tenían dos trenes que sólo en un pequeño tramo afectaban a Vizcaya, el *Castro-Alén* y el *Castro-Traslaviña*, que unían las minas más occidentales de las Encartaciones con Castro Urdiales; su cabecera estaba en territorio vizcaíno, que cruzaban en sus primeros kilómetros. Y completan la nómina de estos ferrocarriles algunos ramales del *Ferrocarril Bilbao-Portugalete*, diseñados y construidos para llevar el hierro de algunas minas próximas a Bilbao al embarcadero de la compañía ferroviaria.

Hubo una precisa periodización en el tendido de esta red ferroviaria. El primero, el *Ferrocarril de Triano*, comenzó a funcionar en 1865. Los

del *Regato*, *Galdames*, *Orconera* y *Franco-Belga* se idearon a comienzos de los años setenta, pero no se concluyeron hasta después de la II Guerra Carlista. Los demás - *Franco-Alén*, *Castro-Traslaviña*, *Ferrocarril del Cadagua*, los ramales mineros del *Bilbao-Portugalete* - datan de la última década del siglo. Nos centraremos aquí en los que constituyeron lo fundamental de la infraestructura de la minería vizcaína, esto es, en los cinco ferrocarriles cuyo principal objetivo era conectar los montes mineros de la zona de Somorrostro o de Galdames con los embarcaderos del Nervión.

Durante los años cincuenta se ideó el primer ferrocarril para las minas de Vizcaya. Buscaba unir el monte de Triano con el Nervión, para lograr un rápido y cómodo traslado del hierro desde bocamina al puerto. Pretendía, pues, sustituir a los sistemas de transporte tradicionales, basados en "la multitud de carros tirados por bueyes que circulan por las carreteras y caminos de la zona minera de Somorrostro".

Con la construcción del primer ferrocarril minero comenzó la modernización minera de Vizcaya. El *Ferrocarril de Triano* dotó desde 1865 a la zona minera de Vizcaya de un medio de transporte seguro, capaz de permitir un desarrollo sostenido de las labores extractivas. Las diversas líneas levantadas durante las décadas siguientes contribuyeron, también, a que proliferaran las explotaciones y que se multiplicara la capacidad productiva de la zona minera. Muy pronto, las carretas de bueyes cargadas de mineral dejaron de recorrer los caminos encartados: las funciones de la moderna minería vizcaína así lo requerían.

Los ferrocarriles eliminaron las trabas físicas que el tortuoso relieve de las Encartaciones oponía a la expansión minera. Contribuyeron, así, a que los ritmos de la extracción de hierro dependiera cada vez más del mercado consumidor. A su vez, actuaron como un acicate para la propia modernización de los sistemas extractivos (sistemático empleo de barrenos, hornos de calcinación, lavaderos, tranvías aéreos, planos inclinados, etc.), mejorados para atender la masiva demanda que los trenes permitían.

La construcción del ferrocarril de Triano

Con el *Ferrocarril de Triano* comenzó el declive de los sistemas de explotación tradicionales. De ahí la fuerte contestación que tuvo la vía, manifiesta cuando era aún un proyecto. Quienes vivían del secular tráfico carretil del hierro levantaron airadas protestas, a las que se unieron algunos mineros, temerosos de que les perjudicase una incorrecta gestión de la futura línea. Y es que la potencial rentabilidad de la empresa minera dependería de la gestión del ferrocarril: el transporte del hierro desde bocamina al puerto constituía su principal gasto productivo, puesto que para extraer el hierro de las Encartaciones - situado al aire libre, que exigía sólo un

trabajo de cantera - resultaban innecesarias gravosas instalaciones o excavaciones.

Las protestas de carreteros y mineros tuvieron sus frutos, produciendo una circunstancia anómala: el *Ferrocarril de Triano* fue construido por una entidad pública, la Diputación de Vizcaya, respaldada por los órganos forales del Señorío. Y ello, pese a que en 1856 la concesión de la línea la solicitó un particular, Francisco Alberti, acogiéndose a la Ley General de Ferrocarriles aprobada el año anterior.

Alberti obtuvo la concesión en 1859. Por estos años se entabló una agria disputa entre la Diputación de Vizcaya y Alberti¹⁰³ por conseguir la titularidad de la línea, un complicado debate que se prolongó durante varios años.

La pugna se resolvió a favor de la Diputación, que en 1865 explotaba ya el ferrocarril. Hasta 1870 no logró la titularidad con pleno derecho, puesto que hasta 1868 la legislación prohibía a una institución pública llevar este tipo de negocios. En un principio la titularidad la ostentó formalmente un representante de la Diputación.

No narraremos aquí todas las vicisitudes del enfrentamiento Alberti-Diputación, en el que se entremezclaron diversos intereses y conceptos jurídicos, puesto que incluso estuvo en juego la interpretación de la foralidad vigente. Conviene señalar, sin embargo, que el interés de la Diputación por esta línea nació de las protestas que la solicitud de Alberti levantó entre los grupos implicados en el trabajo minero, que se manifestaron durante la información previa a la declaración de la utilidad pública del ferrocarril. Las respuestas, en general negativas, insistían en tres puntos:

a) La construcción del ferrocarril acabaría con los medios tradicionales de transporte, y, en consecuencia, perjudicaba a quienes se dedicaban a esta actividad.

b) Para los explotadores del hierro, la construcción de esta vía podía significar que se fijasen altas tarifas en el transporte del hierro. Por consiguiente, quedaba amenazada la rentabilidad de la actividad minera.

c) En opinión de los informantes, con la construcción de este ferrocarril se corría el riesgo de que su propietario monopolizase el sector, al controlar la vía por la que tendría que salir todo el hierro de Triano.

La Diputación entendió que, pese a todo, el ferrocarril resultaría beneficioso. De ahí que se concibiese la idea - acorde con los intereses de los principales mineros, ya que no con los de los carreteros - de evitar el riesgo de monopolio y de altas tarifas convirtiendo al Señorío de Vizcaya en el titular de la concesión. Podrían controlarse así las tarifas del trans-

¹⁰³ Vid. ORMAECHEA, A.: Ferrocarriles en Euskadi. 1855-1936, Bilbao 1985. *El Ferrocarril de Triano*, pp. 213-320.

porte del mineral, convertido en cierto modo en un servicio público. Al estar el nuevo ferrocarril en manos de una entidad oficial y representativa no podrían producirse los negativos efectos de un monopolio. La tradición foral, que otorgaba competencias sobre los caminos a los órganos provinciales, permitía, a su vez, esta iniciativa.

Que la titularidad del *Ferrocarril de Triano* correspondiese al Señorío de Vizcaya constituyó un caso excepcional en la España del siglo XIX, tanto más sorprendente por cuanto se gestó en plena vigencia de una legislación liberal que consagraba como valores supremos las virtudes de la propiedad privada y de la iniciativa individual.

El carácter *público* del ferrocarril de Triano tuvo importantes consecuencias. Aportó durante muchas décadas, una saneada fuente de ingresos para la Hacienda de Vizcaya¹⁰⁴. Y, más importante aún, vinculó a los órganos forales con la producción de mineral. Se entiende así que poco después de obtener el Señorío la concesión del ferrocarril de Triano las Juntas Generales liberalizaran la exportación de mineral de hierro: en 1863 se suprimió la norma foral que prohibía contundentemente la salida de hierro vizcaíno con destino a los países extranjeros.

La administración de este ferrocarril por una institución pública tuvo también importantes efectos en el propio funcionamiento del sector minero. Contribuyó decisivamente a que en la explotación de las minas vizcaínas los principales beneficios no correspondiesen a las inversiones más importantes - las efectuadas en las comunicaciones -, sino a los explotadores de las minas, pese a que el capital que éstos movilizaron fue verosímelmente mucho menor. En efecto: las tarifas del *Ferrocarril de Triano* fueron relativamente estables, al no acomodarse a la coyuntura minera. Concebido como un servicio público, no se explotó con esquemas de corte empresarial. Además, sus tarifas se convirtieron en obligado punto de referencia para los demás ferrocarriles mineros, que competían en sus principales tramos con el de Triano. En resumidas cuentas, la decidida participación pública en el principal ferrocarril minero provocó que la máxima rentabilidad del sector recayese en los mineros, y no en los responsables de las principales inversiones, las de quienes construyeron las vías férreas.

Inaugurado el *Ferrocarril de Triano* el 16 de abril de 1865, se abrieron al tráfico ocho kilómetros de vía férrea, que durante muchos años fueron el medio de transporte de la mayor parte del hierro de Vizcaya. Prestaba su servicio a la cuenca de Triano, la primera en explotarse y la de más rico mineral, al abundar en vena y campanil. Su tendido unía el Nervión y Ortuella, en las proximidades de los montes mineros. Desde los yacimientos

¹⁰⁴ Durante el ejercicio 1894-95, el 22,47% de los presupuestos de la Diputación de Vizcaya se financiaban con los ingresos del Ferrocarril de Triano. Cf.: MONTERO, M.: Régimen liberal y autonomía vasca, Rev. SAIOAK, n.º 5, pp. 3-27.

hasta Ortuella el transporte se efectuaba de momento a través de caminos defectuosos, al fracasar el plano inclinado construido en 1867 para cumplir las condiciones de la concesión, que exigía el acceso a las inmediaciones de las minas. Por el otro extremo, la línea concluía en las proximidades de la confluencia del Galindo con el Nervión, en los muelles de San Nicolás.

Entre 1865 y 1872 el Ferrocarril de Triano transportó más de un millón de Tms. de mineral, el 60 % de lo producido en Vizcaya. Se evidenciaba la importancia del ferrocarril para el transporte del hierro, y, en consecuencia, que sin este medio de transporte no podría llegarse a una explotación masiva.

Los ferrocarriles mineros concluidos después de la Guerra Carlista

Pero la capacidad de la minería vizcaína superaba las posibilidades de un único ferrocarril. Crecía la demanda de hierro, empezaba a extraerse el *rubio*, un mineral localizado en un amplia área, fuera del monte de Triano, la única zona que hasta entonces disponía de ferrocarril. Antes de que estallara en 1872 la guerra carlista, distintos proyectos reflejaban la convicción empresarial de que un sólo tren de ocho kilómetros resultaba insuficiente para abastecer a toda la cuenca minera encartada. Ya en 1871 comenzaron a construirse dos nuevos ferrocarriles, los de Galdames y El Regato. No se terminaron hasta después de la guerra: en 1876 se inauguró el *Ferrocarril de Galdames*; el del Regato no se terminó hasta 1887.

Al abrirse el *Ferrocarril de Galdames* entraba en servicio la primera línea minera explotada por una compañía privada. Entre 1876 y 1880 se construyeron otras dos líneas importantes, la de la *Orconera* y la de la *Franco-Belga*.

Una característica común tenían éstas nuevas líneas: la iniciativa y financiación correspondieron a compañías extranjeras. Los beneficios del transporte ferroviario del mineral, hasta entonces una exclusiva de la Diputación, comenzaron, así, a recaer también en capitales extranjeros. “Esta cuenca [de Somorrostro] que ha contribuído al 91 por 100 de la producción total, está acaparada por los ingleses, que tienen construídos ferrocarriles desde las bocaminas al puerto para su arrastre y conducción”, podía interpretar en 1892 el secretario del Ayuntamiento de Somorrostro¹⁰⁵.

No era del todo cierto, puesto que el ferrocarril de la Diputación seguía siendo el más importante. Se equivocaba también el secretario en señalar

¹⁰⁵ SANCHEZ RAMOS, F.: La Industria Siderúrgica Española, Vol. I (y único), Madrid, 1947, p. 270.

“a los ingleses” como únicos beneficiarios, puesto que los hubo de otras nacionalidades, incluso españoles, y en porcentajes no despreciables. Pero no le faltaba razón al sugerir la gran dependencia en el transporte minero con respecto al capital extranjero. “La colaboración y la técnica extranjera se hicieron indispensables, ya que no bastaban las posibilidades locales y nacionales”, se encargaría de precisar Lequerica, sesenta y cinco años más tarde ¹⁰⁶: una interpretación que genéricamente hemos de admitir, puesto que a finales de la guerra carlista aún no se había producido el *boom* de las exportaciones de hierro que capitalizaría a la burguesía vizcaína. Precisemos, también, que fueron tales inversiones ferroviarias, de origen en su mayor parte extranjero, las que hicieron posible tal capitalización.

La primera de estas sociedades que proyectó una línea fue la Bilbao River and Cantabrian Railway Co. Ltd., cuya actividad en Vizcaya se constata ya en 1870. Además de construir el *Ferrocarril de Galdames* quiso levantar altos hornos en El Desierto, para lo que adquirió terrenos e inició las obras. La guerra carlista abortó este proyecto, que buscaría vincular las minas con la elaboración local de lingote con vistas a su exportación. La guerra le hizo abandonar sus intenciones siderúrgicas, pero la paz le permitió acabar el ferrocarril de Galdames.

El que sería *Ferrocarril de la Orconera* se proyectó en 1871, cuando la casa Ibarra Hermanos y Compañía encargó a Pablo de Alzola el estudio de la posible conexión ferroviaria del Nervión con los montes de Baracaldo, esto es, con el macizo de Matamoros y sus aledaños. Lo construyó después de la guerra la Orconera Iron Ore Co. Ltd., sociedad minera con sede en Londres, compuesta por cuatro compañías: Dowlais Iron Company, The Consett Iron Co. Ltd., Krupp e Ibarra Hermanos y Cía. Su ferrocarril prestó servicios desde diciembre de 1877.

El *Ferrocarril de la Franco-Belga* unía la ría con el barranco Granada que separa Matamoros y Triano. Fue inaugurado en junio de 1880. Lo construyó la Franco-Belge des mines de Somorrostro, compañía explotadora de minas, compuesta por dos sociedades francesas, una belga y una española. Eran las dos primeras la Société de Denain y la Société Montetaire, la belga Société Cockerill; y por parte española subscribía un 25 % de las acciones la casa Ibarra Hermanos y Cía.

El *Ferrocarril del Regato* tuvo su origen en iniciativas anteriores a la guerra civil. Algunos propietarios de minas de hierro solicitaron en agosto de 1871 la autorización para construir su propia línea. En 1872 circulaban ya trenes por un corto trayecto. Proyectada su prolongación para conseguir aprovechar toda esta pequeña cuenca minera, las obras estuvieron paralizadas varios años. En 1887 podían, por fin, entrar en la fase de plena ex-

¹⁰⁶ LEQUERICA, J.F.: La actividad económica de Vizcaya en la vida nacional, Madrid 1956.

plotación. La sociedad propietaria de la línea fue la Luchana Mining Co., dueña a la vez de varias minas en la zona del Regato.

De los mencionados, el más largo y ambicioso era el *Ferrocarril de Galdames*. Con sus 22'3 Kms. era el mayor de las Encartaciones. Arrancaba, por la ría, de Sestao, y seguía hasta Nocedal un trayecto paralelo al del *Ferrocarril de Triano*. Después, con un trazado sinuoso y difícil, bordeaba completamente los montes de Triano, dirigiéndose por el otro lado de este macizo hacia Galdames. Podía, pues, transportar mineral de diversas cuencas: de Galdames y de los yacimientos que salpicaban las caras norte y suroccidental de Triano.

Los dos ferrocarriles en cuya construcción participó la casa Ibarra Hermanos y Cía. presentaban parecida configuración. Arrancando de Baracaldo, marchaban hacia los montes de Triano y Matamoros:

El de la Franco-Belga bordeaba en todo su trayecto al de la Diputación, buscando las minas *Concha*, sitas en la cara nordeste del macizo de Triano. Con 8'9 Kms., llegaba hasta un punto situado entre San Salvador del Valle y Gallarta.

De mayor longitud (18'9 Kms.) y más dificultoso trazado era el *ferrocarril de la Orconera*, que arrancaba de un paraje próximo a la confluencia del Cadagua con el Nervión. Unía al cargadero con la masa de Matamoros, que llegaba a subir. Fue el único de los ferrocarriles mineros que penetró directamente en el corazón de las minas, mediante un costoso plano inclinado.

El Ferrocarril del Regato, o de Luchana, tenía una longitud de 12'2 Kms. Arrancaba de un lugar cercano al embarcadero de la Orconera, dirigiéndose, tras cruzar Retuerto, a dos grupos de minas: a las de El Regato y a las del monte Cuadra, proporcionando sus servicios al rosario de minas situadas al sur del monte de Matamoros.

En los mismos años en se tendían estas líneas se construyeron tres prolongaciones del ferrocarril de Triano: la "vía estrecha de Alonso Milán" (1879), que con un ancho de 0'65 metros - el de Triano lo tenía de 1'65 - subía el monte de Triano; el ramal construido en 1881 que llegaba hasta las minas *Unión y Amistosa*, en Matamoros; y, sobre todo, la prolongación de la línea hasta Somorrostro, que dio a la línea una longitud definitiva de 12'8 Kms.

Capítulo 7

La construcción de la red ferroviaria de Vizcaya. Los ferrocarriles vascos entre 1876 y 1890

Acabada la última Guerra Carlista, y al tiempo que se terminaban los ferrocarriles mineros, se diseñó en pocos años una red de ferrocarriles que partiendo de Bilbao, recorría distintas cuencas fluviales. La capital vizcaína fue, así, el epicentro del nuevo proceso de construcción ferroviaria. Algunas de las líneas que se concibieron a finales de los años setenta y durante los primeros años de la siguiente década fueron después prolongadas, hasta que conformaron una amplia red que unía a Vizcaya con las provincias limítrofes. Tiene particular interés, por ello, esta nueva fase de nuestra historia ferroviaria.

Se habían superado las reticencias nacidas en Bilbao tras el fracaso empresarial del Tudela-Bilbao, cuyos costos se dejaron sentir durante varios años. «Ha habido en esta región un verdadero renacimiento en materia de vías férreas - escribía el ingeniero Pablo Alzola en 1884 -, y afortunadamente se va disipando el pesimismo que para esta clase de especulaciones produjo el mal éxito financiero que tuvo en los primeros años el ferrocarril de Tudela a Bilbao».

El nuevo movimiento ferroviario careció de un plan de conjunto. Fue producto de la concurrencia de iniciativas dispersas, protagonizada por distintas compañías. Su resultado configuró el embrión de la futura red de comunicaciones internas del País Vasco.

Durante esta fase no se llevó a la práctica ninguna gran línea que comunicase las capitales de provincia, si bien hubo algunos planes en este sentido. Ha de notarse, sin embargo, que cuando se concibieran tales grandes trazados, apenas intervinieron los capitales locales. Correspondieron a sociedades foráneas, que contaron sólo con un apoyo pasivo en las provincias vascas, quizás por la desconfianza que generara el fracaso del Tudela-Bilbao, otra gran línea.

Dejando a un lado el proyecto de un ferrocarril Estella-Durango por Vitoria, que nació a comienzos de los años ochenta y que no se llevó a la práctica de momento, tiene particular interés, entre las grandes líneas interiores proyectadas durante esta fase, el denominado Ferrocarril del Cantábrico. Lo promovió el *Crédito General de Ferrocarriles*. Preveía una línea de vía ancha entre Santander e Irún pasando por Laredo, Castro, Bilbao, Deva, Zumaya y San Sebastián. No llegó a construirse, pese a que se realizaran los estudios pertinentes. Fue la única ocasión en la que se diseñó una línea que comunicase sin solución de continuidad Santander, Vizcaya y Guipúzcoa. Tras su fracaso, sólo se intentaron algunos trayectos parciales, elaborados a partir de las líneas de vía estrecha que se estaban construyendo.

Las líneas que se llevaron a la práctica nacieron de iniciativas netamente locales. Fueron las siguientes:

— La línea Bilbao-Durango, por el Ibaizábal. Su concesión se obtuvo en 1879. Entró en funcionamiento en 1882.

— El Ferrocarril Bilbao-Portugalete, una línea que resultó particularmente costosa y de difícil construcción. Aunque la concesión data de 1881, no se inauguró hasta 1888.

— El Ferrocarril de Las Arenas, cuyo proyecto inicial fue anterior a la Guerra Carlista. La concesión se obtuvo en 1884. Comenzó a explotarse tres años más tarde.

— De 1884 data la idea de construir el último ferrocarril que partía de Bilbao, el que se dirigía hacia Valmaseda. Recibió el nombre de Ferrocarril del Cadagua, por el río que recorría.

A mediados de los años ochenta se concebían, también, las primeras prolongaciones de las líneas mencionadas. Se proyectaron dos: el ferrocarril Amorebieta-Guernica y el Durango Zumárraga, ambas a partir del Bilbao-Durango.

Así, pues, los inicios del “boom” industrializador fueron acompañados de un simultáneo desarrollo de la red ferroviaria vizcaína. A la par que se constituían las primeras siderurgias importantes, se iniciaba la adecuación del puerto de Bilbao a las nuevas necesidades mineras y mercantiles y comenzaba la exportación sistemática del hierro de las Encartaciones, se modernizaba la infraestructura de comunicaciones de Vizcaya.

Puesto que las distintas líneas que hemos mencionado se debían a grupos empresariales diferentes, con sus propias expectativas y capacidades, describiremos a grandes rasgos la génesis y características de cada una de estas líneas.

El Ferrocarril Central de Vizcaya o Ferrocarril Bilbao-Durango

El Ferrocarril de Bilbao a Durango fue la primera línea general - no dedicada a un tráfico especializado como los ferrocarriles mineros - que se

construyó en el País Vasco después de la Guerra Carlista. Por varios conceptos la iniciativa resultó decisiva en nuestra historia ferroviaria:

— Por vez primera tras el fracaso del Tudela-Bilbao se acometió la construcción de un ferrocarril, venciendo el rechazo que con respecto a este tipo de empresas había nacido en Vizcaya.

— Al planificarse y solicitarse la concesión del Bilbao-Durango se tomó una importante decisión, que influiría posteriormente en las demás líneas: se aplicó la vía ancha, de un metro, frente a la por entonces llamada “vía normal”, para un ferrocarril que tendría el carácter de general, llamado a convertirse en uno de los ejes básicos de las comunicaciones internas del País Vasco. Se eligió esta opción por diversas circunstancias (planteamientos técnicos, problemas empresariales, algunas dificultades financieras), pero en definitiva fue quizás la que más influyó en el peculiar modelo de la red ferroviaria vasca, en la que la vía ancha se reservaba para las comunicaciones con el interior y la estrecha para las conexiones internas.

No ha de extrañar que el primer ferrocarril construido en la nueva etapa fuese precisamente el que unía Bilbao y Durango. Dos motivos lo explican. En primer lugar, el que este camino había sido tradicionalmente uno de los más importantes de Vizcaya, utilizándose para la comunicación con Vitoria y con San Sebastián. Además, el trayecto había figurado desde los años cuarenta en todos los proyectos ferroviarios importantes, contando por ello con varios estudios previos sobre su viabilidad y con cierto respaldo público.

En efecto: el que se denominaría Ferrocarril Central de Vizcaya hundía sus raíces históricas en el propio proyecto del Madrid-Irún por Bilbao, así como en los planes que se gestaron tras el fracaso de éste: se insistía una y otra vez en la necesidad de conseguir la unión ferroviaria entre Bilbao y el interior y entre Bilbao y la frontera francesa, ambas con vía ancha, bien en una sólo línea o divididas en dos Compañías. La primera de estas vías contó con el apoyo decidido de la burguesía mercantil bilbaína. La segunda, la del ferrocarril entre Bilbao y la frontera - idea que fue el germen del Ferrocarril Central de Vizcaya - tuvo el respaldo de las principales instituciones públicas, y en especial, de las Juntas Generales de Guernica.

De hecho, cuando en 1852 estudiaban las Juntas el apoyo al Madrid-Irún por el que apostaban los bilbaínos, la Comisión correspondiente insistía en que resultaba fundamental el tramo entre la frontera y Bilbao, para el que se previó, incluso, la creación de una caja especial en la que se ingresarían los arbitrios destinados a este futuro camino de hierro.

Como hemos visto arriba este proyecto fracasó. Al prosperar en 1857 la idea del ferrocarril Tudela-Bilbao quedaban, en principio, desligadas las dos líneas que hasta entonces venían promocionándose. Se construiría la unión entre Bilbao y la meseta, mientras se aplazaba la conexión entre Bilbao y la frontera. El nuevo planteamiento no contentó a todos los sectores

vizcaínos. Buena muestra de ello es que desde 1858 las Juntas Generales insistirían en la necesidad de conseguir la unión con la «provincia hermana de Guipúzcoa», un trazado de implicaciones políticas y más influencia social que el que construyeron los comerciantes bilbaínos. Las Juntas aprobaban dicho año una moción por la que se recabarían recursos para la futura línea que en opinión de los junteros debía recorrer el interior de Vizcaya, con dirección a la frontera. Se atisbaba, incluso, la posibilidad de que lo construyeran las mismas instituciones públicas, siguiendo el precedente del Ferrocarril de Triano. Los arbitrios creados para financiar el ferrocarril se destinarían a «la apertura de un ferrocarril hasta Durango, autorizando a la I. Diputación para abrir[lo] hasta Zornoza, cuando las circunstancias]—] no permiten prolongarlo hasta aquella vía».

No tuvo éxito este planteamiento. Con todo, en 1862 las Juntas decidían que continuasen los arbitrios creados con este fin, «con el saludable fin de aplicar como máximum el 57 por ciento a la construcción del Ferrocarril Central de Vizcaya».

Pero no fue la iniciativa pública la que se encargó de esta vía. Un particular, Juan Timoteo Ercilla, alcalde de Amorebieta, solicitaba esta concesión en 1872, poco antes de que estallara la Guerra Carlista. La contienda bélica retrasó este proyecto ferroviario, que se retomó en 1876, cuando su promotor solicitaba a las últimas Juntas Generales que la línea que patrocinaba contase con el apoyo financiero de los arbitrios creados en 1862. No está de más señalar que, por entonces, la institución general se quejaba abiertamente del trayecto que se había elegido para el Tudela-Bilbao, estimando que hubiera sido «más conveniente a los intereses naturales del país» un trazado que atravesase «el centro del Señorío».

Ercilla obtuvo la concesión de la línea a finales de 1877. Se abrió así definitivamente la posibilidad de construir el ferrocarril entre Bilbao y Durango, que venía a satisfacer parcialmente las aspiraciones de un tren que se dirigiese de Vizcaya hacia Guipúzcoa. De ahí la denominación oficial de Ferrocarril Central de Vizcaya, que recogía la que años atrás había recibido el trayecto en las Juntas Generales.

Dos aspectos llaman la atención en la concesión de 1877. La línea sería, conforme a su concepción inicial, un ferrocarril de vía ancha. No llegaría hasta Bilbao, sino hasta Dos Caminos, donde enlazaría con el Tudela-Bilbao, cuyo último tramo hasta la estación de Abando utilizarían sus trenes. En principio, pues, se retomaba el trazado previsto ya en 1844, por el que los ferrocarriles de Vizcaya con la meseta y con Guipúzcoa quedarían integrados.

No pudo realizarse este plan inicial. Francisco N. Igartua - a quien Ercilla cedió la concesión - no consiguió que el Ferrocarril del Norte mantuviese el acuerdo al que había llegado con la Compañía del Tudela-Bilbao en los meses anteriores a la definitiva absorción de ésta por aquel. La Com-

pañía del Norte no se comprometió a facilitar que su material móvil circulase por el futuro Ferrocarril Bilbao-Durango. La decisión trastocaba definitivamente los planes iniciales, al encarecer los costos de la línea que recorrería el Ibaizábal.

Esta circunstancia explica, precisamente, que se optase por la vía estrecha, habida cuenta de que resultaría así un ferrocarril más barato. Desde ese momento, además, no resultaba conveniente mantener el enlace con la línea del Norte, de lo que se hubieran derivado los perjuicios de una explotación siempre dependiente, al carecer de una estación terminal en la villa de Bilbao.

Se optó así, por solicitar una revisión de la escritura de concesión. La nueva línea sería de vía estrecha y llegaría hasta Bilbao. En enero de 1879 se publicaba la definitiva concesión de la línea. En septiembre se constituía la Compañía del ferrocarril Central de Vizcaya, a la que Igartua, nombrado presidente vitalicio, cedía la concesión. Al hacerse cargo dos años antes del proyecto, afirmaba que «no le guiaba el interés particular puesto que en el recorrido no poseía industrias y que su anhelo era que lo hiciera el país por el país».

Las razones por las que tendría que construirse el *Ferrocarril Central de Vizcaya* eran, para Igartua, las siguientes:

1.º) Las deficientes comunicaciones de Vizcaya con Guipúzcoa y con el extranjero, «*corriente de gran importancia para sus relaciones sociales y mercantiles, que son acaso mayores que con las provincias castellanas*». Se concebía el Bilbao-Durango como un primer paso para aproximarse ferroviariamente hacia San Sebastián y la frontera.

2.º) La necesidad de dotar un ferrocarril al Señorío, puesto que el ferrocarril Tudela-Bilbao servía en exclusiva a la villa de Bilbao y a “*tres ó cuatro pequeñas ante-iglesias*” .

3.º) La posibilidad de facilitar las comunicaciones de Santander con Francia: resultaba más que probable que se utilizase el nuevo tren para este viaje, ante el inmenso rodeo que por ferrocarril tenía que darse para llegar desde Santander a Irún (había que seguir necesariamente el trazado Santander-Venta de Baños- Miranda-Zumárraga) los viajeros efectuaban en diligencia el trayecto Santander-Zumárraga.

«*Es precisa, ó cuando menos necesaria, esta vía - resumía Igartua - por las relaciones sociales y mercantiles entre Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa y el extranjero. Es utilísima para el movimiento establecido entre estos últimos puntos y la provincia de Santander* ».

Ahora bien: el planteamiento, hasta aquí, no pasaba de una declaración programática. Pero el cálculo de Igartua no pecaba de voluntarista, puesto que llevó a cabo una precisa evaluación del tráfico que tendría que afluir necesariamente a la línea Bilbao-Durango, a partir del estudio de los flujos mercantiles.

De que la línea merecía la denominación de *Ferrocarril Central de Vizcaya* es buen exponente la descripción de los tráficos que recogería. En opinión de sus promotores, el *Bilbao-Durango* encauzaría el comercio de tres cuartas partes de Vizcaya, sirviendo directa o indirectamente a más de sesenta pueblos, que reunían una población de 110.000 habitantes, dejando a un lado los pueblos situados en la vía misma y en Bilbao. En efecto: la nueva línea recibiría directamente el tráfico que hasta entonces se realizaba en las ocho carreteras siguientes: Bilbao-Durango, la carretera de Arratia (Urgoiti-Ubidea), la de Chiribiqueta, de seis kilómetros, la Bermeo-Durango, la de Urquiola, la carretera de Autzagane, que empalmaría con la línea proyectada en Amorebieta, la de Ermua y la carretera Durango-Elorrio.

Una de las conexiones de Vizcaya con Alava, la principal carretera con Guipúzcoa, el área de Bermeo-Guernica conectarían, así, con el *Bilbao-Durango* directamente. En total, 151 kilómetros de carreteras serían tributarios del nuevo ferrocarril por tramos más o menos largos. A ellos se añadían diversas carreteras que conectaban con las anteriores: las de Lequeitio, Elanchove, Ea, Campazar, Bériz-Ondárroa, Arteaga-Ereño, Marquina, Urazubieta-Bolívar y la de Asúa (Zamudio-Larrabezúa-Erleches). En total, suponían una amplia red de carreteras, de 285 Kms., cuyo comercio con Bilbao necesariamente habría de pasar por el ferrocarril proyectado.

Junto a ello, se preveía, también, el tráfico que generase Bilbao, así como la población flotante, especialmente numerosa en verano, “*que cuadruplica el movimiento ordinario de los caminos*”. Se suponía que un contingente crecido de viajeros debería de utilizar la línea, con destino a los establecimientos balnearios y puertos de mar situados en Castillo Elejabeitia, Villaro, Zaldúa, Marquina, Elorrio, Alzola, Arechavaleta, Cestona, Santa Agueda, Escoriaza, Bermeo, Mundaca, Lequeitio, Ondárroa, Saturrarán, e, incluso, quienes de Bilbao marchasen a Deva, Zarauz y San Sebastián.

El Ferrocarril entre Bilbao y Durango se construyó rápidamente, circunstancia a la que contribuyó el que las explanaciones se habían proyectado para una vía ancha. En 1882 circulaban sus primeros trenes. Las únicas dificultades que presentó la línea estuvieron en el acceso a Bilbao, sobre todo por el enfrentamiento con el Ayuntamiento a la hora de ocupar los terrenos de Achuri en los que levantó la estación, así como en la utilización de los muelles cercanos. La carencia de unos muelles adecuados era, en opinión de los directivos de la empresa, la principal deficiencia que tenía su ferrocarril. Intentaron salvarlo con el intento, no llevado a la práctica, de dotarse de un tranvía entre Achuri y el Arenal, para facilitar el acceso a la ría y a las instalaciones portuarias. De esta forma, el Bilbao-Durango mantuvo una cierta dependencia con el Ferrocarril del Norte. La instalación de una estación común en Dos Caminos, donde se efectuaba el trasbordo entre la vía ancha y la vía estrecha servía tanto para el enlace

con el tráfico que se dirigía hacia el interior como para la conexión con la margen izquierda del Nervión.

El Bilbao-Durango tuvo ya durante sus primeros años un tráfico notable, tanto de viajeros como de las mercancías que procedían de algunas fábricas a las que servía (las instalaciones metalúrgicas de J.J. Jáuregui en Astepe, Amorebieta, la de Dinamita en Zuazo, algunas pequeñas fábricas de productos textiles y alimenticios en Galdácano, la siderurgia Santa Ana de Bolueta recurrían a esta línea). En todo caso, durante sus primeros ejercicios fue fundamentalmente un tren de viajeros, habida cuenta de que el 64 % de los ingresos tenía esta procedencia. Fue un ferrocarril particularmente rentable, ya que en sus primeros años conseguía un excelente coeficiente de explotación: los gastos no suponían más que el 40-42 % de los ingresos. Los productos líquidos pronto se acercaron a las 300.000 ptas. anuales, esto es, cerca del 10 % de lo invertido.

El Ferrocarril Bilbao-Portugalete

De los planificados en los años posteriores al acabarse la Guerra Carlista, quizás fue el Ferrocarril Bilbao-Portugalete el que cubrió funciones más decisivas. Se convirtió en uno de los principales ejes económicos de Vizcaya, al comunicar las industrias de la margen izquierda del Nervión con el Tudela-Bilbao. De otro lado, por esta línea se transportaron las mercancías que se comerciaban en el puerto de Bilbao. Tras su construcción, perdieron importancia los muelles de Ripa, desplazándose el tráfico portuario hacia los embarcaderos que el ferrocarril explotaba en Olaveaga.

Pero fue el empuje industrial lo que llevó a que se planificase el Bilbao-Portugalete. En 1878 se había constituido la sociedad San Francisco, una siderurgia que se levantó en la denominada “playa de Sestao”. Cuatro años más tarde se formaban la sociedad “Vizcaya”, con instalaciones en Sestao, y la Sociedad de Altos Hornos de Bilbao, que modernizó la fábrica de Nuestra Señora del Carmen que trabajaba en El Desierto desde mediados de los años cincuenta. La inversión de los capitales generados por la exportación del mineral estaba acelerando la industrialización de Vizcaya y creando una comarca netamente industrial.

Las nuevas circunstancias exigían que en la zona se construyese un ferrocarril, que necesariamente debía ser de vía ancha, para enlazar sin costosos transbordos con la línea del Norte, de tal manera que no existiesen problemas añadidos para el transporte de mercancías hacia el mercado interior.

Los movimientos de mercancías y los de viajeros, en un área que se urbanizaba rápidamente, permitían suponer que la línea sería rentable. Pero el ferrocarril no llegaba sólo hasta las poblaciones donde se estaban instalando las fábricas. Se prolongó hasta Portugalete, estimando que así el

ferrocarril se vería favorecido por el transporte de viajeros de esta villa, particularmente importantes en los meses de verano, puesto que a Portugalete se dirigía entre julio y septiembre una amplia población flotante.

De 1881 data la idea de construir este ferrocarril, netamente industrial. El proyecto, ultimado el año siguiente, evaluaba precisamente el negocio que verosímelmente conseguiría captar. Insistía, en primer lugar, en la alta densidad demográfica de la zona. Conforme al censo de 1877, el vecindario de Bilbao, Abando, Baracaldo, Sestao y Portugalete tenían una población conjunta de 44.245 habitantes, suficiente, en opinión de los promotores de la línea, para asegurar un tráfico diario de 2.000 viajeros. Las fábricas que se estaban instalando generarían, también, un amplio negocio, de dimensiones aún inciertas.

Con estas previsiones se planificó un ferrocarril al que se supuso un costo de aproximadamente cuatro millones y medio de pesetas.

El proyecto se ultimó, por tanto, en 1882. No se consiguió la concesión, sin embargo, hasta 1885. El retraso se debió a las dificultades técnicas que presentaba el trazado, que debía cruzar varias poblaciones en rápido proceso de urbanización, las fábricas y, sobre todo, los distintos ferrocarriles mineros que existían ya en la margen izquierda del Nervión. La línea tenía que atravesar los ferrocarriles del Regato, de la Orconera, de la Franco-Belga, los de Galdames y Triano. Arreglados los problemas jurídicos que esta circunstancia planteaba, pudo conseguirse la concesión.

La construcción de la línea, dirigida por el ingeniero Pablo de Alzola, fue también costosa, por los mismos motivos que habían retrasado la concesión, ya que no por especiales dificultades físicas. Pese a que sólo tenía ocho kilómetros, no se terminó la línea hasta 1888. Difíciles y costosas expropiaciones, planos elevados para salvar las vías que cruzaba, los accesos a las fábricas, la necesidad de dotarse de una “estación marítima”, esto es de adecuar los muelles que le fueron concedidos, etc., complicaron y retrasaron las obras.

De otro lado, el Bilbao-Portugalete tuvo que adaptarse al desarrollo que por entonces experimentaba la zona que atravesaba. Desde 1882 «la comarca que cruza la línea de Portugalete ha sufrido una transformación extraordinaria —se explicaba en 1888—», que «se ha traducido [...] en mayores dificultades de construcción y el aumento consiguiente de instalaciones». En efecto: el censo de 1887 demostraba que las poblaciones afectadas habían pasado a 71.441 habitantes, esto es, habían aumentado en el extraordinario porcentaje del 61'1 %. Habían surgido barriadas obreras en El Desierto y Sestao, se habían habilitado nuevos cargaderos para los ferrocarriles mineros, habían nacido nuevas empresas (Aurrerá, Iberia, Astilleros del Nervión, fábricas de cemento, etc.). En opinión de Alzola, «la vía férrea de Portugalete se asemeja por la densidad de la población y los elementos de vida de la zona que recorre á los ferrocarriles metropolitanos del interior y arrabales de las grandes ciudades, más bien que a la mayoría de las líneas que se extienden en general por terrenos despejados».

Las dificultades elevaron considerablemente los gastos de instalación. De los 4'5 millones que se habían prevista se pasaron a 6'2 millones. El encarecimiento no nació sólo de las costosas expropiaciones que fue necesario realizar, o de las crecientes dificultades técnicas de una línea que atravesaba una zona en rápida expansión. Es que, además, los directivos de la Compañía - muchos de ellos miembros a su vez de los Consejos de Administración de las principales fábricas de la margen izquierda - revisaron el proyecto para adecuarlo a las nuevas condiciones que la comarca presentaba. Así, para conseguir un tráfico más fluido, optaron por construir la doble vía hasta el Desierto. El desarrollo demográfico aconsejó, también, instalar varias estaciones donde antes se habían planteado apeaderos; en este sentido, se decidió, también construir la amplia y moderna estación cabecera de la línea, sita en Bilbao, frente al Arenal.

Los primeros ejercicios de explotación demostraron la conveniencia de estas reformas sobre el proyecto inicial. El tráfico de viajeros fue tres veces superior al que se había supuesto en 1882. El de mercancías comenzó, también a desarrollarse lentamente, tanto por los movimientos de los productos siderúrgicos hacia la línea del Norte como por el transporte de diversas mercancías (harinas, trigo, vino, etc.) al embarcadero de Olaveaga. Las instalaciones para el transporte de mercancías constituían, quizás, la principal deficiencia que tenía la línea a finales de los años ochenta, al no contar con un adecuado enlace con la línea del Norte. Se efectuaba el transporte entre una y otra vía mediante un pequeño ramal que unía la estación de Abando y el muelle de Ripa. Ni qué decir tiene que el fuerte desnivel que era necesario salvar en un corto trayecto, que atravesaba una calle bilbaína, fue origen de diversos descarrilamientos y accidentes.

Con todo, el ferrocarril Bilbao-Portugalete fue particularmente rentable durante sus primeros ejercicios. Proporcionaba dividendos del 10 %, un porcentaje inusual en los ferrocarriles españoles, sólo superado por el también rentable Ferrocarril Bilbao-Durango. Más importante aún: con la construcción del Bilbao-Portugalete la nueva industria vizcaína se dotó de la instalación básica para consumir su comunicación con el mercado interior.

Era, fundamentalmente, un tren dedicado al transporte de viajeros, mientras los que había construido complementaban el negocio de viajeros con las mercancías industriales y mineras, eventualmente las más importantes en su explotación ferroviaria.

El Ferrocarril Bilbao-Las Arenas

El desarrollo bilbaíno de los años ochenta se manifestó, también, en la construcción del ferrocarril que recorría la margen derecha, de implicaciones bien diferentes al de la otra orilla. En este caso, nos encontramos

ante un tren especializado en el transporte de viajeros - por más que en los proyectos se presagiara un futuro desarrollo del transporte de mercancías-, que tenía dos objetivos fundamentales: conseguir que el litoral de la zona de Las Arenas se convirtiese en una zona de esparcimiento para la población urbana de Bilbao, y junto a ello, posibilitar el nacimiento de una zona residencial en Las Arenas. De hecho, sus promotores, los Hermanos Aguirre, eran propietarios de amplios terrenos a la derecha de la desembocadura del Nervión. En el proyecto ferroviario vieron el medio de revalorizarlos, de conseguir que las nuevas élites burguesas instalasen allí sus residencias, estacionarias o continuas. Tuvo el ferrocarril, por tanto, un componente especulativo, que condicionaría algunos aspectos del trazado.

Contra lo que sucedía en los ferrocarriles construidos hasta entonces, el Bilbao-Las Arenas apenas contaba con unos flujos de viajeros o de mercancías previos y consolidados. Tendrían que crearse, precisamente, a partir de la construcción de la línea. De que sí existía un mercado potencial daba fé el desarrollo que tras la guerra carlista estaba experimentando un tranvía que recorría el trayecto.

La Compañía del Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas se constituyó en 1884. Sin embargo, los primeros proyectos, sustentados también por los Aguirre, eran muy anteriores. Habían nacido antes, incluso, de la Guerra Carlista. Tienen interés las previsiones y argumentos que en 1871 y 1872 desarrollaron, por cuanto los recogió la línea definitivamente planificada en 1884.

El carácter de la línea que recorrería la margen derecha de la ría como “tren de viajeros” se presagiaba ya en estos primeros proyectos ferroviarios, promocionados antes de la última guerra carlista por la casa “Hijos de Máximo de Aguirre”, que a la postre se llevaron a efecto, bien que durante los años ochenta. Nos detendremos en tales planteamientos, habida cuenta de que describen bien las características que posteriormente tuvo la línea.

“El Ferrocarril de Bilbao á la avanzada de Algorta”: tal era la denominación que en 1872 se daba al futuro ferrocarril que recorrería la margen derecha del Nervión. El proyecto se había hecho público el año anterior. Pretendía «la construcción de un ferrocarril que, recorriendo toda la márgen derecha de la ría y uniendo á Bilbao con sus fondeaderos y las estensas y magníficas playas de la misma orilla, convirtiera á la villa invicta en un verdadero puerto de baños». Quedaba claro, pues, el carácter que se pretendía dar al nuevo ferrocarril, que en la concepción de sus promotores acercaría a los bilbaínos a las playas de Las Arenas y Algorta. Otra intención tenía el proyecto, no expresada: la de posibilitar que en Las Arenas - donde los Aguirre tenían importantes propiedades - naciese una zona residencial una vez que se comunicase por tren con Bilbao, «una localidad que está llamada a ser la *California del Hierro*», tal y como auguraban quienes respaldaban el proyecto ferroviario.

Llama la atención el tipo de argumentos con los que se intentaba vencer las reticencias del público - justificadas por el pésimo resultado de las inversiones en ferrocarriles, y, en especial, por el no muy lejano fracaso financiero del Tudela-Bilbao, que afectó gravemente al capital vizcaíno - ante la nueva compañía.

En efecto: se reconocía que «la mayor parte de las líneas férreas construidas en España habían dado deplorables resultados á sus accionistas». Pero se atribuían los fracasos al despilfarro con el que se habían construido y administrado o por el deficiente tendido de vías que unían zonas despobladas, incapaces de proporcionar un tráfico rentable. En este sentido, la opinión de los promotores del ferrocarril a la Avanzada de Algorta era concluyente. Según ellos, el fracaso del Tudela-Bilbao se debió al «entusiasmo en los bilbaínos por vanagloriarse de poseer el mejor ferro-carril de la península», que llevó a que se construyese una costosa e innecesaria doble vía y al excesivo lujo en algunas construcciones. Simplificaban las cosas en extremo, pues la doble vía fue una imposición gubernamental, pero acertaban al señalar los altos costos del Tudela-Bilbao como la cause principal de su fracaso financiero.

¿Qué razones justificaban en último término construir un ferrocarril por la margen derecha, siguiendo este hilo argumental? La razón básica estribaba, en opinión de los promotores de la línea, en las renovadas posibilidades de desarrollo que otorgaría a la villa de Bilbao. «La moda de los baños de mar y la competencia que con este motivo se ha establecido entre unos puertos y otros - escribían los autores del proyecto - requieren que Bilbao tenga tan buenas condiciones como sus rivales para recibir a los forasteros, bien sea en la villa invicta, donde podrán albergarse con toda comodidad y visitar las playas de baños sin violentarse con un verdadero viaje, espuestos al calor, al polvo y á la lluvia, como actualmente sucede, ó bien para que residan en los mismos puertos y puedan disfrutar fácilmente de todas las distracciones». Ciertamente, reconocían que «todavía no estamos en condiciones de luchar con Biarritz, San Sebastian ni Santander». Pero se apresuraban a añadir «que ocupamos ya el primer lugar después de estos puntos». «Convertido Bilbao en puerto de baños - concluían -, competirá con ellos».

No está de más recalcar las implicaciones de la argumentación. En opinión de sus promotores, el Bilbao-Las Arenas era necesario no tanto por la existencia de un potencial mercado de viajeros en la villa como porque produciría contundentes efectos, que atraería nuevos negocios a Bilbao y que ampliaría incluso el carácter de la capital vizcaína. Ninguna duda cabe de que incluso a la altura de 1872, antes de que el despegue económico consagrara definitivamente a Bilbao como una ciudad industrial, tal aspiración era ilusoria, por más que sirviese para respaldar un negocio en el que no faltaban las notas especulativas.

Pero había también razones locales que justificaban el proyecto ferroviario. De un lado, la posibilidad de permitir el cómodo acceso a las playas de las familias dedicadas a los negocios. De otro, «la higiene del bilbaíno», que «exige que cierta parte considerable del público bilbaíno - calculaban los promotores del proyecto que el 90 % de la población bilbaína nunca se acercaba al mar - que trabaja los seis días de la semana, quizá en sitios insalubres y poco ventilados, vaya á respirar los aires puros del mar los días destinados al descanso y á la distracción».

No se llevó a cabo el proyecto de 1872. Lo impidió la guerra carlista, si bien cabe pensar que el mercado bursátil bilbaíno no estaba aún por la labor de comprometer sus capitales en negocios ferroviarios, cuando padecía aún las consecuencias graves del fracaso del Tudela-Bilbao.

En 1884 el ferrocarril de la margen derecha se relanzaba. En esta ocasión - que coincidía con la creciente abundancia de capitales y con un amplio movimiento de fundación de empresas - el proyecto fructificó en la formación de una sociedad anónima, con millón y medio de pesetas de capital. No llegaría hasta Algorta, contra lo que se proyectaba en 1871, sino hasta Las Arenas.

El proyecto consistía en una línea de vía estrecha, en régimen de vía única, que recorrería 13 kilómetros de la margen derecha del Nervión. Los viajeros serían su principal negocio, pero se anunciaba también la posibilidad de desarrollarse como tren de mercancías. Al no haberse construido aún el ferrocarril de la margen izquierda, podía pensarse que se haría cargo del transporte de mercancías entre Luchana y El Desierto y Bilbao, sustituyendo al tradicional gabarrajé. Con todo, los viajeros, se estimaba, proporcionarían más del 85 % de los ingresos, evaluación que se demostraría correcta. Se preveía que el ferrocarril sería particularmente rentable, y que proporcionaría a los accionistas un beneficio líquido superior al 10 %.

La línea Bilbao-Las Arenas no confirmó las previsiones iniciales. Sí consiguió, claro está, hacerse con un amplio mercado de viajeros, especialmente durante los años de verano. Tuvo éxito, también, en su intento de potenciar el carácter residencial de la zona de Las Arenas. Pero no obtuvo los espléndidos resultados que se auguraba, hasta el punto de que la sociedad se vió obligada a disolverse a finales de los años noventa, vendiendo la línea a la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao. Y es que la opción por una línea barata, que consiguiese ante todo el objetivo de revitalizar el área de Las Arenas, supuso algunos inconvenientes de tipo técnico que gravitaron sobre la rentabilidad de la línea. El trazado de vía única no era, desde luego, el más conveniente para el tráfico fluido que el transporte de mercancías requería. No se construyeron las estaciones de mercancías que se habían previsto.

Pero la deficiencia más grave residía, sin duda, en la ubicación que se dio a la estación bilbaína. No se acometió el acceso al centro urbano de

Bilbao, probablemente para abaratar los costos, evitando expropiaciones caras y eliminando la construcción del tramo en principio más difícil. La estación cabecera de la línea se instaló en Matico. Estaba alejada, por tanto, de las zonas más pobladas, lo que obviamente, dificultaba el recurso cotidiano al ferrocarril, máxime cuando el servicio del tranvía sí llegaba hasta el Arenal.

El Ferrocarril del Cadagua

De 1884 data, también, la idea de construir un Ferrocarril que uniese Bilbao y Valmaseda. Fue el Ferrocarril del Cadagua, concebido por un grupo de personalidades de las Encartaciones entre los que destacaban el industrial Víctor Chávarri y Quadra Salcedo.

El proyecto venía a ultimar las salidas ferroviarias de Bilbao, de tal forma que a mediados de los años ochenta estaban en construcción o en estudio las cuatro líneas básicas que, siguiendo las riberas de los ríos, comunicaban a Bilbao con la periferia de la provincia.

El Ferrocarril del Cadagua se concibió, en principio, como una línea con muy diversos mercados. Además del de viajeros que presumiblemente generarían las localidades que atravesaba - Valmaseda, Zalla y Sodupe eran las más importantes - aspiraba a un variado tráfico de mercancías. Las minas sitas en torno al Cadagua, aunque marginales en el conjunto de la explotación del hierro de las Encartaciones, podían suministrar transportes suficientes que colaborasen en la rentabilidad de la línea. Contaba, también, con un previsible tráfico de mercancías industriales: además de los talleres que existían en Valmaseda, en el trayecto se encontraba la metalurgia de Santa Agueda, en Castrejana, una empresa tradicional que se modernizaba durante los años ochenta. A fines de la década se instalaron, también, industrias papeleras, en Aranguren, localidad también afectada por el nuevo tren. Por último, los promotores del proyecto apuntaban la posibilidad de prolongar en el futuro la línea hacia el valle de Mena, incorporando a los transportes los generados por esta zona eminentemente agraria.

La compañía, constituida en 1888, no realizó de momento todo el trayecto que se propusiera en 1884. Quizás por abaratar la línea, ésta recorrió exclusivamente el Cadagua, mediante una vía estrecha. Enlazó Valmaseda con Zorroza, donde mercancías y viajeros tendrían que transbordar con el Bilbao-Portugalete.

El Ferrocarril del Cadagua fue desde sus primeros ejercicios una línea rentable, sobre todo por los bajos coeficientes de explotación que consiguió. Los gastos suponían durante los años noventa menos del 40 % de los ingresos, una circunstancia excepcional en los ferrocarriles del País Vasco. De otro lado, al no realizarse de momento el acceso a Bilbao resultó un

trazado no muy costoso, que exigió a los accionistas sólo el desembolso de dos millones de pesetas.

Pero en la evolución del Ferrocarril del Cadagua tuvieron importancia sobre todo los proyectos a que dio pie en torno a 1890, en particular la construcción de una vía que desde Valmaseda se dirigía al norte de León y de una prolongación desde Zalla a Santander. Tales negocios ferroviarios cambiaron pronto el papel económico de esta línea, que de un tren exclusivamente de cercanías se convirtió en el punto de partida de dos ferrocarriles interprovinciales. Por ello, nos referiremos más adelante a esta línea, al relatar cómo se realizaron tales innovaciones, que en último término repercutieron de forma aguda en los negocios ferroviarios del Ferrocarril del Cadagua y que son los que permiten evaluar la rentabilidad y eficacia de esta línea.

Baste, de momento, reseñar que ya a finales de los años ochenta la construcción de la línea a Valmaseda configuraba definitivamente las líneas básicas en las comunicaciones de Bilbao. Adviértase, además, que al terminarse el Ferrocarril del Cadagua se habían construido en lo que se refiere a Vizcaya todos los trayectos proyectados durante los años treinta y cuarenta, bien que dos de ellos (el del Ibaizábal y el propio tren de Valmaseda) mediante la vía estrecha, contra lo que se había previsto al diseñarse el Madrid-Irún por Bilbao en 1846.

Las prolongaciones del Ferrocarril Central de Vizcaya durante los años ochenta. El Amorebieta-Guernica y el Durango-Zumárraga

Aunque el principal esfuerzo ferroviario realizado durante los años ochenta lo concitaron las líneas que partían de Bilbao o de sus inmediaciones, también se construyeron otros ferrocarriles, que arrancaban del Bilbao-Durango, en explotación desde 1882. Nos referimos al Amorebieta-Guernica y al Durango-Zumárraga, ambos proyectados en 1884, que constituyó así un año decisivo en las iniciativas ferroviarias del País Vasco: téngase en cuenta que en 1884 avanzaba considerablemente el proyecto del Bilbao-Portugalete, concedido al año siguiente; que, además, se fundaba la Compañía Bilbao-Las Arenas, se planeaba el Ferrocarril del Cadagua y se forjaban las dos prolongaciones del Central de Vizcaya a que aquí nos estamos refiriendo. Todo indica, pues, que tras la Guerra Carlista (cuando se consumaba la desaparición de la Cía. del Tudela-Bilbao) aún pervivía la desconfianza de ahorradores e inversionistas con respecto a las iniciativas ferroviarias. Y que el éxito del Bilbao-Durango, confirmado en sus primeros ejercicios de 1882-1883, animó a reemprender la construcción ferroviaria, proliferando rápidamente los proyectos de nuevas líneas.

La primera prolongación del Bilbao-Durango que se proyectó fue la línea Amorebieta a Guernica y Luno. Era, pues, un proyecto netamente

vizcaíno, que intentaba comunicar con la capital a la poblada comarca de la ría de Guernica. Llama la atención, no obstante, que se concibiese primero esta línea de importancia estrictamente local, con preferencia a un eventual ferrocarril que uniese a Vizcaya con Guipúzcoa o con Santander, en principio de mayores potencialidades económicas. Una circunstancia puede explicarlo: el que por entonces, en 1884, el Ministerio de Fomento estudiaba la propuesta del “Crédito General de Ferrocarriles” de construir una vía ancha que uniese Santander, Vizcaya y Guipúzcoa. En tanto se confirmaba esta posibilidad, la línea hacia Guernica aparecía como una alternativa rentable para la inversión.

En efecto: en la minuciosa Memoria que presentaba el “Proyecto de Ferro-carril de Amorebieta á Guernica y Luno” se hacía ver, en primer lugar, que, efectivamente, los ferrocarriles constituían un negocio atractivo, sin que justificasen los temores que había levantado el fracaso del Tudela-Bilbao. «Una vez en explotación el Ferrocarril de Bilbao á Durango y aún sin su prolongación hacia Guipúzcoa y Francia - explicaba en 1884 Pablo de Alzola, de nuevo el ingeniero autor del proyecto ferroviario -, el tráfico de viajeros del primer año ha demostrado claramente lo que debía esperarse en una arteria que se desarrolla por el hermoso y poblado valle del Duranguesado y [...] creimos aún antes de que la experiencia probase este resultado, que había también elementos de vida en el amplio y pintoresco valle de Guernica». ¿Qué circunstancias justificaban esta afirmación? En opinión de Alzola, el futuro ferrocarril a Guernica captaría los siguientes tráficos:

— El movimiento de viajeros que produciría la amplia población del distrito que atravesaba. Después del partido de Bilbao (69.400 habitantes), el de Guernica era según el censo de 1877 el más poblado de Vizcaya, con casi 49.000 habitantes - el de Valmaseda contabilizaba 37.000, el de Durango 40.500. Bermeo, Mundaca, Ea y Lequetio serían poblaciones necesariamente dependientes de este ferrocarril. Todo auguraba, pues, un desarrollo notable de los transportes de viajeros.

— Puesto que sólo existían algunos molinos y fábricas de harinas, no cabía esperar un transporte de mercancías destacable, pero no por ello faltaban, según el Ingeniero, «elementos de vida y movimiento en la zona del ramal de Guernica». Los aportarían la pesca y sus industrias derivadas, esto es, las 15 fábricas de conservas bermeanas, las 8 de Lequetio e, incluso, las 5 de Ondárroa, en esto quizás sobrevalorando Alzola el área de influencia del ferrocarril de Guernica. La agricultura («los granos, caldos y frutas que se consumen ó exportan en una zona de denso vecindario) y la ganadería («un producto valioso de esta comarca, de donde se extrae para las necesidades del consumo de Bilbao y se provee á la carretería de las minas de Somorrostro») suministrarían, también sus productos para el transporte del ferrocarril, al que se añadían los de diversas aunque pequeñas activi-

dades (el hierro de las minas de Rigoitia, hasta entonces apenas explotados, los carbones vegetales «que se emplean en las fábricas de hierro de Galdácano, Astepe, Bolueta, etc.») y los materiales de construcción (maderas, mármoles de Ereño, canteras de arenisca, etc.).

En todo caso, se preveía que el principal elemento de transporte lo aportarían el mercado de viajeros, cuyo contingente, pensaba Alzola «ha de ser considerable, no solo por la densidad de la población, sino por los hábitos de movilidad de la gente costanera». Contribuiría a este tráfico la posible aparición de un tráfico veraniego con destino a los pueblos costeros, así como el que atraía el balneario de Cortézubi.

De esta forma, el Ferrocarril Amorebieta-Guernica fue un proyecto que presentaba algunas características excepcionales dentro de los planificados en el País Vasco. No nacía para potenciar un gran negocio industrial, si bien no se desechaba la posibilidad de que la presencia del ferrocarril hiciera surgir algunas fábricas. Tampoco recorría una vía de comunicación tradicionalmente importante. Se concebía como el medio de aprovechar los movimientos que generaba una amplia comarca, que no había conocido un desarrollo espectacular.

Tiene interés, también, la elección del trazado para acceder de Bilbao a Guernica, puesto que contribuyó a la ordenación de un amplio territorio. Para la conexión ferroviaria entre Bilbao y Guernica se barajaron dos opciones:

a) Partir del valle del Ibaizábal y atravesar los montes que desde el Oiz les separan de la ría de Guernica. Había en este trayecto, a su vez, dos posibilidades: atravesar por un túnel el puerto de Autzagane, hacia Zugastietia y Guernica; o abandonar el Ibaizábal en Erleches, para seguir por Larrazubúa la antigua calzada de Guernica.

b) Dirigirse desde Bilbao a Luchana, desde donde la línea marcharía por el valle de Asúa, cruzando Derio, para alcanzar el río Plencia por Fica y Gámiz; Munguía y Morga serían puntos importantes en este trazado.

Como puede apreciarse, de la decisión dependía el mismo modelo ferroviario que tendría Vizcaya, habida cuenta de las distintas funciones económicas y sociales que tendrían una y otra alternativa. Conviene analizarlas con cierto detenimiento, puesto que la opción que se siguió determinó en último término el futuro de los ferrocarriles vizcaínos.

La opción más larga era, desde luego, la que tendría que recorrer el trayecto Luchana-Derio-Munguía-Morga-Guernica. Se desechó por la distancia a recorrer - 44 Kms. hasta Guernica, frente a los 35 que se conseguían por Amorebieta - y por las dificultades técnicas que presentaba, a saber: las dificultades del trazado en el río de Asúa, «bastante sinuoso», la necesidad de construir un túnel en Artebacarra, en la divisoria de Derio, y las pendientes de la zona de Fica y Gámiz. Llama la atención, sin embargo, que no se reparase en que, de seguirse este trazado, se dotaría a la amplia

comarca de Uribe-Busturia de un medio de comunicación en el que los transportes generados por Guernica se complementarían por los de una extensa zona agrícola. El acceso ferroviario a Bermeo podría realizarse, a su vez, desde Munguía.

Se prefirió el trayecto más corto, el que atravesaba con un túnel el puerto de Autzagane, un trazado cuyas dificultades técnicas se concentraban en este paso. El ferrocarril sería, así, un ramal del Bilbao-Durango. Pero los menores costos tenían como contrapartida, además de las dificultades organizativas derivadas de su conexión con otra compañía, la estricta dependencia de este ferrocarril con respecto a la capacidad de Guernica de potenciar su papel como cabecera de una amplia comarca, situada entre Bermeo y Ondárroa, máxime cuando la línea apenas penetraba en esta zona, al no intentarse aún prolongar la línea más allá de Guernica.

La decisión de arrancar de Amorebieta tuvo otra consecuencia: hubo de construirse el ferrocarril como una línea de vía estrecha, bien que contra los planteamientos de su Ingeniero, Alzola, decidido partidario de lo que llamaba “vía normal”, esto es, la vía ancha.

La Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, presidida por el diputado del distrito Allendesalazar - sucedido en la Presidencia del Consejo de Administración por Gandarias, su sucesor como diputado a Cortes por Guernica -, obtuvo la concesión definitiva de la línea el 20 de febrero de 1885. El 14 de junio de 1888 se inauguró oficialmente. Con un capital inicial de 760.000 ptas. hubo de aumentarse hasta 1.250.000 ptas. (se habían previsto unos gastos de instalación de 1.600.000 ptas., que se conseguirían en parte con obligaciones), no bastaron para financiar las obras, mucho más caras de lo supuesto. La emisión de obligaciones alcanzó un montante similar a las acciones, resultando una movilización total de 2'5 millones.

En cuanto a los resultados de esta explotación, no fueron tan halagüeños como lo que se había anunciado. Con altos coeficientes de explotación, superiores al 55 %, hasta 1901 no consiguió repartir dividendos a los accionistas.

El 15 de mayo de 1884 se constituía la Compañía del Ferrocarril de Durango á Zumárraga, que construyó la prolongación hacia Guipúzcoa del Central de Vizcaya. Era otra de las consecuencias del éxito económico del Bilbao-Durango, que mostraba las posibilidades financieras del ferrocarril.

El Durango-Zumárraga nació de la propuesta de vecinos de las localidades afectadas, especialmente de Eibar, que se dirigieron al Consejo de Administración del Bilbao-Durango proponiéndoles la prolongación de la línea. Los directivos del Bilbao-Durango vieron con buenos ojos la iniciativa, que en principio potenciaría sus tráficos. Pero, alegando problemas estatutarios, renunciaron a la posibilidad de que su Compañía se hiciera cargo como tal de la línea. Promovieron una nueva sociedad, la Compañía a que nos referimos.

Con un capital de 2.250.000 ptas., se proponía la Compañía del Ferrocarril de Durango á Zumárraga «la construcción y explotación de un

ferrocarril, que partiendo de Durango, desde la estación de la línea de Bilbao al mismo Durango, se dirija por Zaldúa, Ermua, Eibar, Placencia, Vergara y Anzuola á Zumárraga, con un ramal enlazando en la línea de Málzaga á Elgoibar». El propósito fundacional implicaba, pues, diversas aspiraciones:

— Se intentaba aproximar a San Sebastián la línea que nacía en Bilbao, penetrando en el valle del Deva y terminando en Elgoibar, de donde, en principio arrancarían una tercera línea hasta San Sebastián.

— Se buscaba, también, dotar del moderno medio de comunicación a distintas poblaciones que disfrutaban ya de un cierto desarrollo industrial. De ahí la elevada representación entre los accionistas de vecinos de Ermua, Vergara, y, sobre todo, Eibar, donde la industria armera estaba sólidamente implantada.

— El ferrocarril penetraba desde Eibar hacia el interior de Guipúzcoa. Justificaba este trayecto no sólo la captación de los tráficos generados por Vergara o Placencia. De esta forma, la línea conectaría con el Ferrocarril del Norte en su estación de Zumárraga. Las poblaciones afectadas por la línea que uniría Bilbao y Zumárraga dispondrían, así, de otro enlace con el mercado interior, aspecto que resultaba particularmente atractivo para las villas del valle del Deva.

Tiene interés la nómina de accionistas que firmaron el acta de constitución de la nueva sociedad. Pueden distinguirse en ella tres grupos:

a) Los numerosos vecinos de las localidades guipuzcoanas afectadas por el ferrocarril, que veían en éste una nueva posibilidad de progreso económico. Dos vecinos de Ermua (calificados como “propietario” y “armero”), dieciséis de Elgóibar (junto a varios descritos como sacerdotes o “propietarios”, se contabilizaban un “capitalista”, un médico, un farmacéutico, un pudelador, un contratista y el “administrador de la fábrica de fundición de hierro”), 57 vecinos de Eibar (en su mayoría armeros), seis de Zumárraga (“propietarios” y “maestro de obras” imprimen a la lista de accionistas el aspecto de una empresa colectiva de las poblaciones guipuzcoanas afectadas por el ferrocarril.

b) Un grupo de capitalistas bilbaínos (comerciantes, corredores marítimos, rentistas, etc.), habituales inversores en el mercado bursátil local. Destacan en él los directivos del Bilbao-Durango, que integraron, a su vez, el Consejo de Administración de la nueva sociedad, también presidida por el fundador de aquel, Igartua.

El Ferrocarril Bilbao-Durango se construyó entre 1886 y 1889: el 26 de agosto de este año se inauguró la última sección, la Vergara-Zumárraga. Las dificultades orográficas que tuvo que atravesar hicieron de éste un ferrocarril caro que, por otra parte, no obtuvo resultados comparables a los del Ferrocarril Bilbao-Durango. Volveremos sobre la cuestión, al referirnos a la formación de los Ferrocarriles Vascongados.

Capítulo 8

La construcción de ferrocarriles interprovinciales (1890-1907)

Durante los años ochenta las iniciativas ferroviarias se centraron en el tendido de una red que partía de Bilbao y que no sobrepasó los límites provinciales hasta finales de la década, cuando se construyó el Ferrocarril Durango-Zumárraga. En torno a 1890 iniciativas similares a ésta tomaron cuerpo en los grupos que promovían los ferrocarriles. Así, en la última década del XIX se consumó la unión ferroviaria de Bilbao y Santander, por la prolongación de la línea del Cadagua. El tendido de una línea entre Valmaseda y la Robla consiguió, también, unir a Vizcaya con el norte de la provincia de Burgos y con la cuenca hullera de León. Similar proceso tuvo lugar en la otra dirección, al prolongarse hacia San Sebastián la línea que unía Bilbao, Durango, Elgoibar y Zumárraga: desde 1901 quedaron unidas las dos capitales vascas. En 1907 ésta línea comenzaba a ser administrada por una misma Compañía, la de los Ferrocarriles Vascongados, cuya formación puede considerarse cierra el periodo de instalación de las principales líneas de vía estrecha del País Vasco.

Aunque la unión de Vizcaya con otras provincias originara las iniciativas más características del periodo 1890-1907, no fueron las únicas. Durante esta fase se construyeron algunas nuevas líneas, bien que de importancia secundaria. Nos referimos a la línea Las Arenas-Plencia, prolongación de la Bilbao-Las Arenas; a los ramales que unían éstas, los Vascongados y el Santander-Bilbao; al ramal tendido entre Durango y Eloorrio, ya en los últimos años de la fase a que nos referimos; así como a la prolongación hasta Pedernales del ferrocarril de Guernica y a algunos ramales del Bilbao-Portugalete, que buscaban la unión con el Tudela-Bilbao o el acceso a algunas minas de las inmediaciones de Bilbao. De esta fase datan, por último, algunos pequeños ferrocarriles en las inmediaciones de Bilbao, esto es, el Luchana-Munguía y el Ferrocarril de Lezama.

Así, pues, la inversión ferroviaria se concentró durante los años 1890-1907 en el enlace de Vizcaya con las provincias limítrofes y, en menor intensidad, en completar los enlaces ferroviarios de Bilbao.

Nos referiremos aquí a las iniciativas más características del periodo. En primer lugar, nos centraremos en los proyectos que se realizaron a partir del Ferrocarril del Cadagua, esto es, el que representaron la Compañía del Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda, fundada en 1890, y la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, nacida en 1894. Nos referiremos después a las líneas que confluyeron en los Ferrocarriles Vascongados.

El Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda

Terminado el Ferrocarril del Cadagua, la línea que unía Bilbao y Valmaseda sirvió como base de un ferrocarril característico de los años noventa. Nos referimos al Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda, que pretendía acercar a las siderurgias de la margen izquierda del Nervión el carbón de la cuenca hullera de León. Era, pues, un ferrocarril especializado, que se subordinaba a un negocio central, dependiente del consumo de determinadas fábricas y de que se pusiese en marcha la explotación de la cuenca hullera, hasta entonces apenas trabajada. Pretendía, pues, una importante transformación estructural, en dos sentidos. En primer lugar, buscaba eliminar la dependencia de la siderurgia vasca con respecto al carbón inglés, por entonces casi el único que se quemaba en los altos hornos vizcaínos. Junto a ello, intentaba impulsar nuevos negocios mineros, propiedad de capitales bilbaínos, bien que lejanos a Vizcaya. Al fundarse la compañía, se planteaba como una empresa de gran alcance, capaz de transformar la economía de una amplia zona.

«Nuestro negocio es importante para Bilbao, para Vizcaya y para España entera.

“Es importante para Bilbao y Vizcaya, porque el ferrocarril propende a suministrar carbones a la gran industria que se ha desarrollado, tanto en el hierro y acero como en los derivados, y en las fabricaciones heterogéneas que al amparo de la riqueza acumulada en esta zona se van implantando.

“Y es importante para España entera, porque el aumento de la minería de Castilla (provincias de León y Palencia) ha de influir en gran manera en el acrecentamiento de la riqueza pública, siendo además motivo de orgullo patrio para todo buen español, el que no haya necesidad de importar anualmente por el puerto de Bilbao seiscientas mil toneladas de combustible, que a razón de veinte pesetas tonelada, representan doce millones de pesetas, que se iban al extranjero“¹⁰⁷.

¹⁰⁷ “Memoria del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda”, ejercicio de 1892, p. 21.

Con estas palabras, que auguraban la prosperidad de su empresa enlazándola con el patriotismo económico, cerraba el Consejo de Administración del Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda la Memoria que dirigía a la Junta General de Accionistas del ejercicio de 1892. A la sazón, la línea estaba aún en fase de construcción, sin que se explotase aún ningún tramo.

Al planificarse la línea se daba por descontado que tendría un costo bajo (unos 14 millones) y que, al acercar a Bilbao la hulla de la cuenca leonesa, tendría un rápido y amplio éxito. De que era una inversión rentable no dejaban ninguna duda las correspondientes Memorias y los cálculos que en ellas se hacían para calibrar el futuro negocio.

Su capital en acciones era relativamente alto, si se compara con el de los demás ferrocarriles locales: alcanzaba los seis millones de pesetas. La compañía consiguió construir el ferrocarril en un plazo relativamente corto, habida cuenta de su longitud y de las dificultades que tuvo que salvar: la línea completa se abrió al tráfico en septiembre de 1894.

El ferrocarril fue, en conjunto, un nuevo fracaso económico, en la medida en que los resultados no respondieron a las expectativas que se habían levantado. Su primer ejercicio de explotación demostró que los tráficoes estaban lejos de los previstos inicialmente. A comienzos de 1895 podría hablarse ya de una aguda crisis del Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda. La ocasionaban causas de origen particular, sólo indirectamente relacionadas con la general coyuntura económica, pese al empeño de sus directivos de explicar la crisis por los problemas del momento.

El fracaso a corto plazo del Hullero ilustra sobre algunos aspectos importantes de la estructura económica de Vizcaya. En último término, que al planificar este ferrocarril se evaluaran de forma incorrecta las dependencias del modelo económico de Vizcaya fue la raíz de una crisis empresarial que habría de ser particularmente grave, quizás sólo comparable a la que sufriera décadas atrás el Tudela-Bilbao, si bien su impacto social no fue tan agudo, al no estar tan difundidos sus valores en el mercado.

Según los promotores del Ferrocarril Hullero, la línea sería rentable porque, auguraban en torno a 1890, se producirían las siguientes circunstancias:

a) El costo de la línea sería de unos 14 millones de pesetas, según los últimos presupuestos de 1890-1891.

b) Las compañías mineras a las que serviría la línea se responsabilizarían de adquirir el material móvil, de forma que la sociedad se ahorraría por este concepto importantes desembolsos. Si habitualmente el material móvil suponía un 12-13% de los gastos de establecimiento, en este caso - se calculaba ¹⁰⁸- bastaría un 8,5% del presupuesto total.

¹⁰⁸ "Memoria del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda", ejercicio de 1890, p. 7. "Nuestra Compañía, con sus tarifas inverosímiles en España, exige á las empresas que han de beneficiarse de ellas, su material móvil de wagoes, como sucede en análogos casos

c) La compañía tendría capacidad de conseguir recursos a bajo costo, mediante la emisión de obligaciones que, en principio, no tendrían que superar los 9 millones de pesetas.

d) Se abrirían algunos tramos de la línea en 1892, y toda la línea en 1893, llegándose a una rápida explotación del ferrocarril minero.

e) Movería pronto 200.000 Tms. anuales de carbón, el transporte que constituiría el principal negocio de la compañía.

f) Se demostraría la funcionalidad de una peculiar infraestructura ferroviaria: se pretendía explotar aisladamente la línea que unía la Robla y Valmaseda, esto es, un trayecto que no conectaba con ningún núcleo importante de población y que en Vizcaya dependía, para el transporte del carbón, del Ferrocarril del Cadagua, que lo llevaría de Valmaseda a Zorroza, y del Ferrocarril Bilbao-Portugalete, que lo transportaría a los altos hornos.

Pues bien: en la construcción y explotación del Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda no se cumplió ni uno solo de los supuestos mencionados, en los que se basaba la posible rentabilidad de la empresa. Diversas causas lo impidieron:

— El costo del ferrocarril fue mucho mayor que lo presupuestado. Pese a que en todos los momentos el Consejo de Administración insistió en que era una línea barata, lo cierto es que los gastos desbordaron considerablemente las previsiones. A finales de 1893 se habían gastado ya 16,3 millones, con lo que se había sobrepasado el presupuesto total de 14 millones. A 31 de diciembre de 1894 -recién inaugurada la totalidad de la línea- los gastos de establecimiento ascendían a 23,6 millones. Entre las razones que explican estos costos desmesurados estaban las siguientes:

a) El material móvil que adquirió la empresa fue mucho más que el inicialmente previsto. Era un tanto ilusorio el supuesto según el cual las sociedades mineras a las que la línea servía aportarían su propio material móvil. Estas sociedades eran compañías nuevas, nacidas al calor de las expectativas creadas por el nuevo ferrocarril, sin ninguna tradición y, cabe pensar, con escasa capacidad financiera, que emprendían negocios de resultados inciertos a corto y medio plazo, en tanto no se propagase en Bilbao el nuevo carbón. Así, el Ferrocarril Hullero tuvo que adquirir su propio material móvil en un volumen importante. A finales de 1894, el costo por este concepto suponía ya el 13,8% de los gastos de establecimiento, el mismo porcentaje que la mayoría de los ferrocarriles, pero cinco puntos por

en el extranjero, lo que hace, que en nuestro presupuesto general, el importe de máquinas locomotoras, furgones, carruajes y wagones, ascienda al 8,50 por ciento del total presupuestado, cuando en otras Compañías ese tanto por ciento suele ser de 12,50, 13 y 15 por ciento”.

encima de lo previsto en éste, y casi el triple de lo inicialmente supuesto en números absolutos.

b) Costos más altos de los previstos en las explicaciones e instalaciones, que en total ascendían a finales de 1894 a 10,6 millones de pesetas. El retraso de las obras (no se terminaron hasta septiembre de 1894, un año después de lo planificado), la paralización económica de 1892-1893, el alza del franco... contribuyeron al encarecimiento de la línea. Pesaron en estos mayores costos, sobre todo, las paralizaciones de las obras por motivos excepcionales, como las motivadas por algunos derrumbamientos, por las nevadas de diciembre de 1892 y noviembre de 1893 o por la epidemia del cólera a finales de este año; y los mayores costos por circunstancias que, sorprendentemente, no se habían previsto, tales como algunos puentes y túneles, y, sobre todo, el tendido de la línea en Montes Claros, entre Mataporquera y el río Ebro, donde se produjeron desprendimientos, corrimientos de terraplenes con los muros de contención ya construidos, hundimientos de túneles... las obras necesarias para este tramo fueron complejas y muy costosas.

c) Elevados costos financieros, al coincidir el comienzo de las obras con la crisis bursátil de 1892, que dificultó se recabase de la plaza bilbaína fondos para cubrir emisiones de obligaciones en condiciones favorables para la compañía. Cuando la situación financiera de la plaza volvía a la normalidad, se vislumbraban ya las dificultades que tenía la compañía, con lo que los intentos de emitir deudas en condiciones halagüeñas no fructificaron. Hubo de recurrirse al crédito, por supuesto. Pero se hizo emitiendo obligaciones a muy altos costes, que pesarían sobre la contabilidad de este ferrocarril. De esta forma, en la evaluación de los gastos de establecimiento a 31 de diciembre de 1894 constaban ya 1,6 millones en concepto de amortización e intereses de obligaciones, lo que equivalía casi al 7% del total.

d) El tendido ferroviario resultante reunía diversas deficiencias. Por su término, la línea no llegaba hasta un núcleo de población importante, sino que moría en la Robla. Sólo serviría, este trazado, si, efectivamente, lograba hacer del transporte de carbón su baza principal y si estos transportes generaban altos productos brutos. Quedaba claro que no podría aprovechar el flujo de mercancías y viajeros generado por León. Y en Vizcaya, este ferrocarril dependía totalmente del Ferrocarril del Cadagua; no contaba tampoco con una instalación adecuada para acceder desde Zorroza a las fábricas de Baracaldo y Sestao, estando a la expectativa del correcto enlace entre el Ferrocarril del Cadagua y el Bilbao-Portugalete: estas conexiones, claves en el funcionamiento empresarial del Hullero de la Robla, no estaban bajo su control.

e) Imposibilidad de conseguir a corto plazo un alto volumen en el transporte de carbón. Dos motivos lo impedían: la lenta instalación de las minas de hulla -todavía en 1894 se descubrían nuevos yacimientos, aún no

evaluados-, en una zona que hasta ahora no había conocido una explotación sistemática; y la difícil introducción de nuevos tipos de hulla en las siderurgías vizcaínas, adaptadas al carbón inglés, que contaban con los circuitos importadores correspondientes. La baratura del nuevo carbón era sólo un factor que favorecía al ferrocarril. Distaba mucho de resultar decisivo. Lo sería, si paulatinamente se demostraba la eficacia de esta hulla y a ella se iban adecuando técnicamente los hornos.

Las euforias de los primeros años dejaron pronto su lugar a los pesimismo. La “Memoria” de 1892, que abundaba todavía en entusiasmos por el proyecto, introducía ya una nota discordante. “Durante el año 1892 - declaraba el Consejo ¹⁰⁹- ha atravesado la Nación española, y especialmente la plaza de Bilbao, una crisis económica funesta y de consecuencias muy lamentables. El interior bajó á 66% en Febrero, subiendo los francos á 13,40, con la ruptura de las relaciones comerciales con Francia. La huelga minera iniciada á fin de Enero; la elevación de los francos á 20% en 15 de Marzo, los precios que han regido para el mineral durante todo el año; la desconfianza más grande, la falta absoluta de dinero en la región, influyen de tal modo en todos los negocios, que era imposible sustraer á nuestra Compañía de esta influencia penosísima”.

Para el Consejo, el problema no era, por tanto, de la Compañía. El problema estaba en el entorno económico. Y se traducía en problemas financieros graves para la sociedad en cuestión. De ahí el tono catastrofista de la cita precedente, que intenta justificar -y presentar como inevitables- algunas decisiones tomadas en el curso del ejercicio. Y que evidenciaban el peligro de las circunstancias financieras del Ferrocarril Hullero de La Robla.

El problema arrancaba de la dificultad de vender en la plaza de Bilbao -que vivía momentos de recesión- las Obligaciones de Primera Hipoteca emitidas el 27 de julio de dicho año. Sólo consiguió colocar 685.000 ptas. de los 10 millones que ofreció a la plaza.

Ante el fracaso, el Consejo recurrió a una solución numantina. Para conseguir fondos con los que seguir las obras, emitió una nueva serie de Obligaciones en pésimas condiciones: se vendían valores por 5 millones de ptas. nominales al 8% rápidamente amortizables, en sólo ocho años, que deberían venderse al tipo mínimo de 96- un grupo de compradores estaba dispuesto a adquirirlas en estas condiciones. Tenía razón el Consejo para pensar que así podría “acudir al público en buenas condiciones, periódicamente, y según las necesidades lo demanden“ ¹¹⁰. Quedaba garantizado,

¹⁰⁹ “Memoria del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda”, ejercicio de 1892, p. 8.

¹¹⁰ Ibidem, p. 9 y 10. Para la emisión de obligaciones de 2.^a hipoteca, vid, “Registro Mercantil”, libro 7, fols. 13-14, 16 de marzo de 1893, recogiendo la decisión de la Junta del 30 de enero de 1893. “Se constituye, en garantía de pago y amortización, 2.^a hipoteca sobre los derechos de concesión del ferrocarril, así como sobre el mismo, obras proyectadas,

en su opinión, el fin de la obra. No estaba tan justificada, sin embargo, la afirmación según la cual “tienen los Sres. Accionistas que felicitarse de la solución al conflicto que se veía venir” . Y es que un interés tan alto y una amortización tan rápida como la de esta emisión sólo podía cubrirse - con pérdidas, sin duda- mediante la inminente venta de las Obligaciones de 1.º hipoteca y con la rápida y rentable puesta en explotación de la línea. Ninguna de las dos condiciones se cumplió.

No pudo vender las obligaciones de primera hipoteca. Sucedió que, como se lamentaba la “Memoria” de 1893, “terribles han sido las circunstancias de la Nación; y como si no bastara la crisis económica acentuada tan marcadamente, han venido a añadir negruras al cuadro tristísimo de peste y desgracias, como la de Santander y Barcelona, la guerra de Melilla, arredando el ánimo más esforzado, y revelando por todas parte un pánico y un estado de tensión en los espíritus que es incompatible con la serenidad y tranquilo discurso que son precisos para dirigir negocios de la importancia del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda”¹¹¹. Lo que en el discreto lenguaje empresarial quería decir que las cosas iban mal, y que los apuros económicos comenzaban a cercenar las posibilidades de la compañía. Como es obvio, el problema arrancaba de la imposibilidad de vender las obligaciones de 1.ª hipoteca a tipos rentables. En 1893 sólo podían adjudicarse unas 200.000 ptas.

En total, a fines de 1893 la compañía contaba entre obligaciones y acciones con poco más de 10,6 millones. Poco era, para los 16,2 millones que suponía ya la cuenta de gastos de instalación. La diferencia se estaba financiando mediante una creciente deuda flotante, con el inconveniente añadido de que la mayor parte correspondía a una deuda de rápida amortización y alto interés.

Llegadas las cosas a este punto, sin que aún se hubiese concluído la línea, poco podía hacer el Consejo de Administración. En 1894 optó por consolidar la deuda flotante, a cuyo efecto vendió, por fin, las obligaciones de primera hipoteca. No pudo hacerlo, claro está, a los tipos inicialmente previstos. Lanzó al mercado los cerca de nueve millones de pesetas nominales que quedaban en cartera, a un tipo medio en torno al 75%, lo que suponía un interés real, para los compradores, del 6,6%. Sólo en estas condiciones pudo conseguir fondos suficientes para rebajar los préstamos garantizados y las cuentas corrientes. El reconocimiento de una deuda de 10 millones, por obligaciones de 1.ª hipoteca, había aportado a la compañía un total de 7.570.000 ptas. efectivas.

las realizadas y las que se realicen hasta la terminación y todos los accesorios y rendimientos de la línea”.

¹¹¹ “Memoria del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda”, ejercicio de 1893, p. 3.

Durante el último trimestre de 1894 la totalidad de la línea entró en funcionamiento. Pero aún antes de que pudiera evaluarse la rentabilidad del nuevo ferrocarril la situación financiera llegaba a ser crítica. El 31 de diciembre de 1894 tenía unas deudas de más de 16 millones de ptas., y sólo 6 de capital. Seis millones eran, además, deudas a pagar a corto plazo. Además, los 16'7 millones a que ascendían las deudas reconocidas habían aportado sólo 14 millones en efectivo.

El servicio de obligaciones exigía anualmente 1.800.000 ptas., entre intereses y amortizaciones. Entre pagarés, préstamos garantizados y cuentas corrientes la deuda flotante sumaba 1.200.000 ptas., de alto interés y necesariamente de rápida reposición, que difícilmente podría llevarse a cabo con fondos conseguidos mediante otra emisión de obligaciones, dada la crítica situación económica. Para poder hacerlo, hubiese sido necesario que el ferrocarril obtuviese anualmente unos dos millones de beneficios brutos, muy por encima de las posibilidades de la sociedad en el momento que comenzaba a explotar su ferrocarril.

Tras el fracaso de algunas operaciones financieras, la Compañía se vio obligada a la suspensión de pagos, que se dictó el 14 de febrero de 1896 ¹¹². No se llegó a la quiebra, porque los acreedores aceptaron en abril un convenio que consolidaba una voluminosa y compleja deuda; los acreedores aceptaban, a su vez, cobrar sus intereses en títulos que equivalían a promesas de un futuro cobro.

Pero el problema financiero era sólo una de las graves preocupaciones del Consejo de Administración. Tales apuros económicos se habían gestado en la fase de construcción del ferrocarril. Podían ser, si no resueltos, sí aliviados cuando comenzase la explotación de la línea. Pues bien: los primeros resultados que se obtuvieron fueron descorazonadores, y demostraron que el proyecto no se había concebido con bases sólidas, al menos si, como señalan los apresuramientos a la hora de conseguir fondos, confiaban en obtener pingües beneficios a corto plazo.

Durante sus primeros ejercicios se percibía ya una circunstancia sorprendente: los productos por viajeros y mercancías superaron a los devenidos por el transporte de carbón, el objetivo social prioritario. La hulla no llegaba a aportar más que un porcentaje variable entre el 10 y el 25 % de los ingresos.

El transporte del carbón sólo aumentó lentamente, aunque, eso sí, en progresión continua. Los resultados estaban muy lejos de las previsiones iniciales. Recuérdese que al fundarse la empresa se confiaba en transportar anualmente 200.000 Tms. -con lo que se abastecería la tercera parte del consumo bilbaíno-, y que se aspiraba a llegar a 8 ptas/Tm. como tarifa de

¹¹² "Registro Mercantil", libro 10, fol. 113, 24 de febrero de 1896.

transporte. Sólo este último aspecto comenzaba a cumplirse. En 1898 no se habían alcanzado aún las 100.000 Tms.

Para el Consejo de Administración tan lento desarrollo tenía causas diversas. La principal residía en el lento desarrollo de las minas de carbón, muchas de ellas en fase de preparación aún en 1898. Una causa secundaria, pero que agravaba lo anterior, era la escasez de material móvil del ferrocarril.

En realidad, el problema planteado por el material móvil arrancaba del peculiar supuesto con el que se había concebido la línea. Se había confiado en que el propio impulso de la explotación hullera llevaría a las compañías mineras a dotarse de su propio material móvil; y que del empuje de estas sociedades arrastraría el éxito del ferrocarril. El proceso era, precisamente, el opuesto. Las nuevas compañías mineras, creadas ante la expectativa del ferrocarril, no contaban con ningún mercado en tanto no se concluyese esta línea. Difícilmente podrían aliviar en este aspecto los gastos del Ferrocarril. Y es que, tal y como se formó esta explotación minera, necesitaba precisamente que el ferrocarril proporcionase los medios de transporte suficientes para acceder al mercado.

El lento progreso del transporte de carbón llevó a que la sociedad se preocupase especialmente de los dos ramos que durante los primeros años resultaron los más importantes, el de viajeros y el de mercancías, aspectos en los que también tropezaba con problemas.

Para impulsar el transporte de viajeros sería necesario, en opinión de la Compañía, prolongar el ferrocarril hasta León, lo que hubo de aplazarse por los problemas financieros. La misma solución se propugnaba para impulsar el transporte de mercancías, que se estancó en torno a las 30.000 Tms. anuales, que, eso sí, proporcionaban más que el propio transporte de carbón (en torno a 9 ptas/Tm). En todo caso, era consciente la sociedad de que poco podía hacer a este respecto, puesto que requería un cambio en los hábitos económicos y la transformación agrícola de las zonas afectadas.

Pese al progreso del tráfico, los resultados estaban aún lejos de conseguir grandes beneficios, suficientes para pagar las deudas contraídas. Los primeros superávits en la explotación se obtuvieron en 1897 (hasta entonces se habían saldado con pérdidas todos los ejercicios). En 1898 se conseguían sólo 333.790 ptas., poco más del 1 % del capital invertido.

Una de las razones que según la Compañía ocasionaba los altos costos de la explotación era su dependencia del Ferrocarril del Cadagua y del Bilbao-Portugalete.

El consejo se propuso acabar con tal circunstancia. A tal efecto, planificó dos ramales. El primero se preveía ya en 1886, cuando solicitó y obtuvo de la compañía del Ferrocarril Bilbao-Portugalete -con el que compartía algunos consejeros- la autorización para tender una vía intermedia. En 1898 esta nueva línea llegaba de Zorroza a Luchana, hasta la Sociedad de Altos Hornos de Bilbao. Terminada, obtuvo autorización para prolongarla a Sestao, para acceder a la Sociedad "Vizcaya".

Pero para cumplir la aspiración de la Compañía de “poder llevar las hullas á los otros centros consumidores con completa independencia de toda otra Compañía ferroviaria”¹¹³ el principal problema provenía del traslado del carbón desde Valmaseda a Zorroza. Al tener que contar imprescindiblemente con el antiguo ferrocarril del Cadagua, perteneciente ya a la recién compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao, ésta podía imponer sus condiciones. De hecho, al renovar en 1896 el contrato, endureció notablemente las cláusulas¹¹⁴. La solución que desde este momento se manejó consistía en construir una nueva línea Valmaseda-Zorroza, siguiendo el Cadagua, paralela a la que explotaba el Ferrocarril Santander-Bilbao. La carencia de recursos financieros retrasó tal proyecto, hasta que se emprendió en 1899 previa emisión de una nueva serie de obligaciones.

¿Cuáles eran, en realidad, las razones últimas del fracaso de este ferrocarril, creado con el propósito de convertirse en un espléndido negocio? Pueden establecerse causas diversas. Pero, en una visión de conjunto, debe afirmarse que hubo un planteamiento incorrecto del ferrocarril, al buscar su rentabilidad a corto plazo. Por eso se encareció su construcción, al apresurarse la compañía a la hora de endeudarse, lanzando obligaciones necesariamente en pésimas condiciones, al tener que venderlas en plena crisis bursátil. Es cierto, pese a todo, que el sobrepeso de las obligaciones sólo agudizó el encarecimiento del ferrocarril, que resultó mucho más costoso que lo inicialmente previsto. Y que impidió se obtuviese una mínima rentabilidad a corto plazo.

En último término, el problema de raíz arrancaba de las imprevisiones sobre las posibilidades comerciales de la cuenca hullera de León. Era ilusorio pensar en su rápido éxito, cuando hasta 1890 no comenzó a organizarse su explotación. Y se hizo caso omiso, al planificar el ferrocarril, de que dependía estrictamente de las posibilidades de esta cuenca. Y de que, sin duda, su eventual rentabilidad dependía de una concepción más amplia de este negocio, que implicase en él a las propias compañías mineras, que jugase como parte de la explotación conjunta de la zona hullera de León, y no como una empresa aislada.

El Ferrocarril Santander-Bilbao

En 1894 se fundó la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. Nació al unirse tres sociedades: la del Ferrocarril del Cadagua, la

¹¹³ “Memoria del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda”, ejercicio de 1898, p. 9. La ley de 29 de julio de 1898, publicada en la “Gaceta de Madrid” el 30 de julio, concedió la prolongación del ferrocarril.

¹¹⁴ Cf. “Memoria del Ferrocarril Hullero de la Robla á Valmaseda”, ejercicio de 1897, p. 8.

del Solares-Santander y la Zalla-Solares, una sociedad constructora creada a su vez por las dos anteriores. Se consiguió, así, la unión ferroviaria entre Bilbao y Santander, un objetivo que habían intentado distintos proyectos.

Llama la atención, en este proceso, que el definitivo enlace entre Bilbao y Santander se realizase con un trazado que apenas se había tenido en cuenta hasta entonces. Baste recordar los trayectos que se habían estudiado durante los años ochenta, que fueron los siguientes:

a) La opción que representara la Diputación de Vizcaya cuando prolongó su Ferrocarril de Triano hasta San Juan de Somorrostro. Entre los motivos que animaron a prolongar la vía más allá de Ortuella se contaba, precisamente, la eventual construcción de una nueva prolongación entre Somorrostro y Castro Urdiales, como base definitiva de una línea que se dirigiera a Laredo y, después, a Santander.

b) La alternativa que en torno a 1884 intentó el Crédito General de Ferrocarriles de construir un Ferrocarril del Cantábrico que uniese Santander, Bilbao y San Sebastián. El proyecto, elaborado por Pablo de Alzola, pretendía unir el litoral. La unión ferroviaria entre Santander y Bilbao se realizaría también por la costa, a través de Laredo y Castro Urdiales.

c) La propuesta de la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Portugalete en 1885, que llegó a consultar al Ayuntamiento de Castro Urdiales sobre las subvenciones que estaba dispuesto a otorgar si decidía prolongar su línea hacia el municipio cántabro. También en este caso estaba implícita la intención de conseguir una comunicación costera entre Bilbao y Santander.

d) El proyecto de Pedro María de Merladet, propuesto en 1890 y denominado Ferrocarril del litoral cantábrico entre Bilbao y Santurce, Baracaldo y Castro-Urdiales, que buscaba una completa e integrada explotación de la margen izquierda del Nervión y del litoral cantábrico, a la par que preveía la prolongación de la línea hasta Laredo.

No se llevó a cabo ninguno de estos cuatro proyectos, esbozados en unos pocos años. Y pese a que en la literatura ferroviaria vizcaína de los años ochenta no llegó a mencionarse la posibilidad de otro trayecto diferente al del litoral, lo cierto es que la definitiva unión ferroviaria entre Vizcaya y Cantabria se consiguió a través de un ferrocarril interior en la mayor parte del trayecto.

La razón de que, contra lo que cabía esperar a partir de estos precedentes, se optase por una línea interior arranca, precisamente, de los intereses que había originado la construcción del ferrocarril del Cadagua a fines de los años ochenta. Sus promotores, que conocieron que mientras ellos levantaban su línea se construía un Ferrocarril Santander-Solares, concibieron la idea de asociar ambas líneas y unir las mediante un tramo intermedio, como forma de aumentar la rentabilidad de su ferrocarril. El acuerdo no fue difícil, si bien requirió dos obras, una de ellas de consideración. El Santander-Solares se estaba levantando como un ferrocarril de

vía ancha; para enlazar con el del Cadagua, hubo de cambiar la vía e instalar la de un metro de ancho. Más importancia tuvo la construcción del Zalla-Solares, el tramo intermedio que había de unir los dos extremos de la nueva línea, que atravesaba un terreno más abrupto y difícil: con sus 78 Kms suponía el 61 % de los 127 Kms. que a la altura de 1897 tenía el Santander-Bilbao (el ferrocarril del Cadagua medía los 28 Kms. comprendidos entre Zorroza y Valmaseda, y el Santander-Solares 19 Kms.).

Con la fusión de las tres sociedades en el Santander-Bilbao se conseguía un ferrocarril realmente complejo, habida cuenta de la diversidad de tráficos a los que debería servir. Había nacido a partir de dos trenes de cercanías, que explotaban los tráficos generados a corta distancia por viajeros, fábricas y minas, consiguiendo una explotación realmente rentable. El Zalla-Solares les proporcionaba, en cambio, un trayecto de dudosa rentabilidad: la zona que atravesaba, fundamentalmente rural y poco poblada, difícilmente podría generar un tráfico comparable al de los dos tramos de los extremos, si se ponía en relación con su longitud y sus costos. Su rentabilidad dependería, fundamentalmente, de que se consiguiese potenciar un transporte a larga distancia entre Bilbao y Santander.

Las dificultades de lograrlo eran obvias, y así se manifestó desde los primeros ejercicios de explotación conjunta, iniciada en 1897. En efecto: el Bilbao-Santander no consiguió un aumento espectacular de los transportes a larga distancia. De hecho, la línea funcionó como dos trenes de cercanías, precariamente enlazados y sin estrecha relación. Eso sí, los dos tramos extremos presentaban características similares. Ambos contaban con un sólido mercado de viajeros, mayor en el Solares que en el del Cadagua, que, en cambio, conseguía un mayor producto por el transporte de mercancías; ambos funcionaban, también, como ferrocarriles mineros y disponían de sus embarcaderos. En todo caso, se evidenció que puesto que la economía vizcaína y la cántabra no eran complementarias, difícilmente podría conseguirse un sólido tráfico a larga distancia, lo que comprometía la rentabilidad de la línea, por los escasos productos que conseguía el tramo intermedio, el más largo y costoso. Todo lleva a pensar, pues, que no fue una decisión totalmente acertada la unión interior de Vizcaya y Santander. Pues ante la evidencia de que resultaba difícil rentabilizar la línea con los movimientos a larga distancia, sólo se conseguirían altos beneficios si las comarcas directamente atravesadas por la línea generaban sus propios tráficos. Esta circunstancia, verosímil en los pueblos costeros, difícilmente podría darse en las zonas rurales del interior.

Pero el juicio anterior corresponde sólo a una evaluación de las utilidades sociales y económicas de la línea. No, desde luego, a los resultados que la línea tuvo para los accionistas que decidieron la fusión. Particularmente beneficiados resultaron, en este sentido, quienes habían fundado el Ferrocarril del Cadagua. En efecto: en la fusión se valoró su tramo a partir

de los altos beneficios que ya estaba produciendo, y, en consecuencia, se les otorgaron como prima tres millones de pesetas en acciones del Ferrocarril Santander-Bilbao, cuando su inversión había sido de dos millones. Puesto que, en conjunto, la línea conseguía productos líquidos relativamente altos, la Compañía pudo, además, emitir sucesivas series de obligaciones. La captación de recursos ajenos por este medio permitió, a su vez, incrementar notablemente los gastos de instalación, sin que repercutiese gravemente sobre unos dividendos que habitualmente sobrepasaron el 5-6 %, lo que suponía para los antiguos accionistas una rentabilidad real que algunos años llegaba al 15 %. En todo caso, los accionistas consiguieron unas líneas de un valor cuatro veces superior a lo que habían invertido.

De esta forma, se creó un complejo entramado ferroviario. La Compañía construyó pronto un ramal entre Zorroza y Bilbao, donde instaló su estación principal. Por fin, en 1899 Valmaseda y Santander quedaban enlazadas directamente con la capital vizcaína, evitándose los transbordos que hasta entonces se realizaban en Zorroza. Simultáneamente, la Compañía levantó el ramal denominado La Industrial-Azbarren, que permitió enlazar el Santander-Bilbao con el Bilbao-San Sebastián: quedaban unidos los dos principales ferrocarriles de vía estrecha. A la par, levantó algunos ramales secundarios, de tipo minero, o, como el que unía Solares y Liérganes, eminentemente agrícola. La conexión con el Ferrocarril de Traslaviña y con el Castro-Alén confirmó definitivamente el papel central de este ferrocarril en las Encartaciones.

Como puede apreciarse, la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao se hizo con una larga línea en la que predominaban los tramos especializados escasamente integrados entre sí. La heterogeneidad de su red se incrementó con una decisión de 1899: adquirió las líneas Bilbao-Las Arenas y Las Arenas-Plencia, que por entonces casi no obtenían beneficios. A revitalizar este tren de viajeros dedicó buena parte de sus esfuerzos e inversiones. Buscó la modernización del trayecto Bilbao-Plencia, con mejoras que permitirían incrementar el mercado de viajeros. Las más importantes fueron las siguientes: la construcción de un ramal entre Matico y la calle La Esperanza que acercase la cabecera de la línea al Casco Viejo bilbaíno; y el tendido de una doble vía entre Bilbao y Algorta, para ofrecer un servicio más fluido. Los esfuerzos tuvieron parcial éxito, en la medida en que en torno a 1904-1905 aumentó considerablemente el uso de esta línea por la población bilbaína.

La unión ferroviaria entre Bilbao y San Sebastián: los Ferrocarriles Vascongados

Durante el periodo que analizamos se consiguió concluir el enlace ferroviario entre Bilbao y San Sebastián. Como en el caso de la unión Bilbao-

Santander, fue obra de tres compañías diferentes, que contra lo que sucedía en la otra línea no se fusionaron hasta después de construirse totalmente el ferrocarril. Ya hemos visto arriba la fundación del Bilbao-Durango y del Durango-Zumárraga: entre ambas, conseguían conectar Bilbao y Zumárraga a mediados de 1889. Uno de sus ramales llegaba hasta Elgóibar, en el valle del Deva, con vistas, precisamente, a proseguir la línea hasta la capital guipuzcoana.

El tramo que faltaba lo construyó la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar á San Sebastián, fundada el 22 de octubre de 1890, un año después de que la línea que arrancaba de Bilbao llegase a Zumárraga. Nació la sociedad para «construir y explotar un ferrocarril que partiendo de Elgoibar se dirija por Deva, Zumaya, Guetaria, Zarauz, Orio, Usurbil á San Sebastián». Se seguía la ribera del río Deva hasta su desembocadura, y desde esta localidad la línea marchaba paralela al litoral hasta San Sebastián.

De esta forma, la línea Bilbao-San Sebastián se construyó manteniendo el trazado que todos los estudios precedentes habían considerado más conveniente. Era el mismo trayecto que el ingeniero inglés Ross apuntara en 1846 como preferible, una opción que confirmara Alzola en 1883-84, cuando realizó su estudio para el Ferrocarril del Cantábrico. Las únicas variaciones residían en que, contra lo que uno y otro habían supuesto, la línea era de vía estrecha.

La Compañía creada en 1890 con un capital de 3.600.000 ptas. construyó los tres tramos en que se dividió el trayecto Elgóibar-San Sebastián, objeto de concesiones separadas. Las fechas en que se obtuvieron las concesiones y se terminó la construcción fueron las siguientes:

	Concesión	Fin de la obra
Línea de Zarauz a San Sebastián	1890	1895
Línea de Deva a Zarauz	1891	1901
Línea de Elgóibar a Deva	1895	1903

Como puede deducirse de las fechas mencionadas, la construcción de este tramo fue particularmente difícil. Recuérdese que frente a los trece años que llevó esta línea, el Bilbao-Durango había requerido poco más de dos años, y el Durango-Zumárraga se terminó en cuatro. Provocaron el retraso de la instalación además de las dificultades físicas que fue necesario salvar diversas circunstancias empresariales, tales como la quiebra de su primer contratista o sus complejas relaciones con la Compañía del Bilbao-Durango.

Fundó la sociedad un grupo numeroso de accionistas: en el correspondiente acta notarial figuran 149, entre los que se contaban los Ayun-

tamientos que el ferrocarril atravesaría. Por lo demás, entre los fundadores de la compañía encontramos a caracterizados capitalistas bilbaínos - entre los que destacan los directivos del Bilbao-Durango, también presentes en el Consejo de Administración de la nueva sociedad - y a un grupo menos nutrido de inversores guipuzcoanos.

Al fundarse la Compañía del Elgoibar-San Sebastián estaban claros cuáles serían los puntos más importantes del trayecto a recorrer. Faltaba, sin embargo, por precisar el trazado concreto que seguiría. En efecto: la desviación de la línea Bilbao-Zumárraga desde Málzaga a Elgoibar había decidido, ya, el punto del que debía arrancar el definitivo tramo hasta San Sebastián. Y, conforme a las previsiones, la línea tomaría la costa en Deva, y atravesaría Zumaya, Guetaria, Zarauz y Orío. Estos puntos no fijaban, sin embargo, la posición precisa de la vía. Había a este respecto dos posibilidades: o bien recorrer la costa o bien seguir un trazado interior. No era ésta una cuestión marginal, pues de la opción que se tomara dependería en parte el tipo de explotación futura.

Se decidió un trazado interior. Distintas razones técnicas lo justificaron: la escarpadura de la costa obligaría a costosas obras de explanación, de gran resistencia para aguantar el embate del mar, así como costosas obras para impedir los corrimientos y desprendimientos, que podrían obligar al cierre de la vía durante parte del año.

Por tanto, el trazado se desarrolló por el interior, cruzando las divisorias de los valles de Urumea y del Antiguo, en la proximidad de San Sebastián; el de Oría, el de Zarauz, el de Zumaya y el de Deva, recorridos, respectivamente, por los ríos Urumea, Oría, Urola y Deva. Era, también, un trayecto difícil.

Dos circunstancias hicieron que la Compañía Elgoibar-San Sebastián tuviera una breve vida, sin que sobrepasase mucho el periodo de construcción de la vía:

a) Las dificultades del terreno que atravesaba fueron mayores de las previstas, encareciéndose notablemente las obras. Los desmontes, las explanaciones, los puentes para cruzar los ríos fueron en esta línea particularmente costosas, a lo que contribuyeron algunos difíciles accesos a algunos puntos, a donde debió llevarse el material con carros y caballerías.

b) Un peculiar contrato que la sociedad estableció con la Compañía Bilbao-Durango, a la que encomendaba en parte la construcción y la gestión. Los puntos básicos de este convenio eran los siguientes:- La Cía del Bilbao-Durango se comprometía a ejecutar el trayecto comprendido entre Zarauz y Deva, si bien la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián fiscalizaría su actuación. La ambigüedad de lo convenido hizo que el Bilbao-Durango se limitase a facilitar los fondos necesarios para la conclusión de la línea férrea.

— A cambio, el ferrocarril Central de Vizcaya adquiriría una situación especialmente ventajosa si la línea de Elgoibar a San Sebastián no produjera lo bastante para satisfacer los intereses de las sumas desembolsadas. El ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián se consideraría, de suceder así, fusionado con el Central, bien que con algunos años de plazo para elegir el procedimiento con el que consumir la fusión.

— El ferrocarril de Bilbao a Durango se encargaba de la explotación y administración del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián mientras durasen las obras, al término de las cuales se haría una liquidación general.

El convenio a que nos referimos hizo que desde muy pronto los destinos del Elgoibar-San Sebastián quedasen ligados a los del Bilbao-Durango, de cuya compañía dependía directa y estrechamente desde el punto de vista financiero y administrativo.

La línea se terminó a finales de 1900. Se inauguró para el servicio público el día 1 de enero de 1901.

Tiene interés una de las decisiones que la Compañía debió de tomar durante el periodo de la construcción. Nos referimos a la ubicación de su estación en San Sebastián. Aspiraba el Consejo de Administración levantarla en el centro de la ciudad. Los excesivos gastos que hubiera supuesto para una Compañía que atravesaba por problemas financieros obligaron a emplazarla en una situación relativamente alejada del centro de la población. Se construyó en los terrenos de Amara.

En conjunto, la línea Elgoibar-San Sebastián resultó particularmente cara. Se había previsto que los gastos de establecimiento ascenderían a unos 8'6 millones de pesetas. Pues bien: a fines de 1900 se habían gastado más de 13'2 millones, esto es, con un incremento casi del 60%.

La imposibilidad de rentabilizar esta suma y el contrato que podría calificarse de leonino que tenía firmado con el Bilbao-Durango hicieron imposible que la Compañía del Ferrocarril Elgoibar-San Sebastián tuviera una vida independiente. En realidad, cuando se terminaron las obras en 1900 su precaria situación - en la que pesaba, por ejemplo, una fuerte deuda con el Central de Vizcaya - sellaba su inminente desaparición. Tardó ésta seis años más, hasta que en 1906 se fusionaron en los Ferrocarriles Vascongados las tres compañías que habían construido en otros tantos tramos la línea entre Bilbao y San Sebastián. El retraso en esta fusión se debió a las dificultades que presentaba, por la a veces ambigua interrelación anterior entre las tres compañías y por contradictorias interpretaciones del convenio entre el Elgoibar-San Sebastián y el Bilbao-Durango. Se sucedieron durante varios años los debates y hasta los enfrentamientos entre accionistas y obligacionistas de unas y otras sociedades, controversias a cuya resolución contribuyó la presión de los bancos bilbaínos, acreedores de esta línea ferroviaria.

Capítulo 9

Los ferrocarriles construidos durante el primer tercio del siglo XX. Crisis y nacionalización de los ferrocarriles

A la altura de 1900 se habían construido ya las líneas más significativas de la red ferroviaria del País Vasco. Aún así, hasta 1930 hubo algunas otras iniciativas, que buscaron romper el aislamiento de determinadas comarcas, e, incluso, que intentaron posibilitar nuevos flujos económicos. Fueron las últimas líneas que se levantaron en el País Vasco, puesto que desde aproximadamente 1930 no se levantó ningún nuevo ferrocarril. Los azarosos años republicanos, la guerra civil y las difíciles circunstancias de la posguerra impidieron durante los años treinta y cuarenta iniciativas de este tipo. El problema ferroviario se desplazó hacia la necesidad de modernizar las instalaciones. La aparición de la competencia que desde los años cincuenta supuso el transporte por carretera no sólo hizo inviable cualquier nuevo proyecto ferroviario. Motivó, además, que muchas iniciasen una vida lánguida, que invitaba a su cierre, producido a finales de esta década o durante la siguiente.

Entre las que atravesaron por estas difíciles circunstancias durante los años cincuenta y sesenta se cuentan, precisamente, varias de las líneas construidas en el último empuje ferroviario, el que se inició con el siglo y tuvo su momento de mayor intensidad durante los años veinte. Alguna sobrevivió, como la que unía San Sebastián con la frontera. Otras no alcanzaron nunca una vida boyante. Nos referimos al Ferrocarril de Plazaola y al del Bidasoa, que unieron Guipúzcoa y Navarra por dos trayectos diferentes. Al ferrocarril del Urola, construido para comunicar a la única comarca guipuzcoana económicamente importante hasta entonces ajena a la modernización ferroviaria. Al denominado Ferrocarril Vasco-Navarro, un

ambicioso proyecto que unía Estella y los Ferrocarriles Vascongados, atravesando Vitoria.

La enumeración de las líneas construidas en esta última fase permite apreciar que las iniciativas ferroviaria se habían desplazado hacia las provincias de Alava, Guipúzcoa y Navarra. Hasta 1900, todos los proyectos y realizaciones tuvieron un origen netamente vizcaíno, puesto que su principal preocupación era la de dotar a Bilbao de una adecuada red de comunicaciones. En los proyectos del primer tercio del siglo los planteamientos son bien diferentes. Ciertamente, en algunos de estos casos encontramos la presencia directa o indirecta del capital bilbaíno. Intervino directamente en la unión ferroviaria San Sebastián-Hendaya, construida por una sociedad domiciliada en Bilbao; participó, también, en los análisis que alentaron al Vasco-Navarro, que se pretendía incrementara el *hinterland* del puerto de Bilbao. Pero lo que caracteriza en conjunto a la nueva etapa por contraposición a las anteriores es, precisamente, que los tráficos a los que se intentaba dar vida guardaban escasa relación con Vizcaya. Se quería, ante todo, revitalizar las actividades económicas y mercantiles de comarcas que hasta entonces apenas habían sentido los efectos de la modernización. Las necesidades locales, más que las generales del gran comercio o de las industrias cabeceras, inspiraron las nuevas líneas.

De ahí, precisamente, que casi todas las nuevas líneas - excepción hecha del San Sebastián-Hendaya - careciesen durante sus primeros años de un pujante mercado. Toda vez que, además, apenas transcurrida su primera década de explotación, les afectó de lleno la crisis económica iniciada en torno a 1930, estas líneas tuvieron escasas posibilidades de llegar a una explotación próspera. Cuando les afectó por vez primera una coyuntura alcista - durante los años sesenta -, tenían que hacer frente, ya, a la competencia aguda del transporte por carretera, competencia que les llegó cuando no habían tenido la oportunidad de modernizar sus instalaciones.

Que el punto de partida de estas líneas fuese la valoración sobre las necesidades de comarcas marginadas, explica a su vez, otra circunstancia novedosa, sólo experimentada en una ocasión precedente - en el Ferrocarril de Triano que construyera la Diputación de Vizcaya en torno a 1860 -. De nuevo con la excepción del San Sebastián-Hendaya, no las potenciaron sólidos grupos capitalistas. Por contra, algunas fueron fruto de una decidida intervención de organismos públicos: el Ferrocarril del Urola lo construyó la Diputación de Guipúzcoa; el Vasco-Navarro, el Estado; los demás, se acogieron a las ayudas estatales que su definición como “ferrocarriles secundarios” o “ferrocarriles estratégicos” permitía.

Si hasta 1900 en el progreso ferroviario del País Vasco puede encontrarse un cierto hilo argumental - a partir de los planteamientos sucesivos del capital vizcaíno -, en la nueva etapa la construcción de nuevas líneas adquiere un nuevo aspecto. Aparecen como iniciativas dispersas, cada una

con sus propios planteamientos, que intentaban hacer frente a las necesidades concretas de distintos ámbitos sociales y diferentes áreas económicas. Trazaremos aquí las notas básicas de estas nuevas líneas.

El Ferrocarril San Sebastián-Hendaya

Se ha adelantado ya que entre los ferrocarriles construidos entre 1900 y 1930 el San Sebastián-Hendaya constituye un caso particular, bien diferente de las demás líneas. Su especificidad la determinaban varias de sus características: contra lo que sucedería en las demás líneas, intentaba aprovechar un flujo de transportes preexistente, no potenciar tráfico novedosos; fue una línea rentable, puesto que contó con un amplio mercado de viajeros; lo proyectaron y construyeron no instituciones públicas ni sociedades netamente locales, sino capitalistas bilbaínos, que consumaban así la unión por vía estrecha de la capital vizcaína con Francia, culminando las aspiraciones que desde después de la Guerra Carlista habían dado lugar a sucesivas empresas. En cierto modo, pues, el San Sebastián-Hendaya constituía el punto final del ciclo de construcciones ferroviarias que se inició en torno a 1880.

La unión de Bilbao con la frontera francesa era una vieja aspiración, que encontramos ya esbozada durante los años cuarenta del siglo XIX, cuando se pensara en el Madrid-Irún por Bilbao. Repetidas veces había aparecido en distintos proyectos ferroviarios. Entre los que se gestaron en torno al Bilbao-Durango, se concebía como la aspiración última, esto es, el logro de una línea de vía estrecha que, sin solución de continuidad, uniese Bilbao y Hendaya.

No ha de extrañar, por ello, que la iniciativa que definitivamente fructificó en un ferrocarril entre San Sebastián y Hendaya naciese entre capitalistas bilbaínos. Nació en 1901, esto es, cuando se inauguraba el último tramo del ferrocarril que unía Bilbao y San Sebastián. Pero no fueron los directivos de las compañías que lo habían construido quienes se hicieron con la concesión, contra lo que apuntaron en distintas ocasiones. Las disputas empresariales en los años en que se apuntaba su fusión lo impidieron. La concesión, de 1902, la obtuvo una compañía creada el año anterior. Era la sociedad anónima denominada Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial, que se pretendía un impreciso y amplio objetivo social, en el que se encontraba el «estudio, concesión, construcción y explotación de ferrocarriles [...], de aprovechamientos de fuerza hidráulica [...], y de toda suerte de Obras Públicas». La sociedad, creada al calor de la euforia de fundaciones empresariales que vivió Bilbao el primer año del siglo, no tuvo una vida especialmente activa. Su único éxito conocido fue, precisamente, el logro de la concesión a que nos venimos refiriendo.

Entre los promotores de la compañía (cabe destacar a Benigno Chávarri) no había personalidades especializadas en el negocio ferroviario. Quizás por ello se aplazó la construcción de la línea durante varios años, hasta que en 1910 se retomó la cuestión.

Para levantar la línea, Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial se asoció con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, esto es, con quienes tenían un interés concreto en este negocio ferroviario. Mediante convenio firmado el 23 de abril de 1910, ambas sociedades formaban la Compañía del ferrocarril de San Sebastián á la frontera francesa. La mayor parte del capital, acciones, la aportaba la primera, mientras la segunda se hacía, sobre todo, con obligaciones, garantizadas por la “Constructora de Obras Públicas”. Los Vascongados se hacían cargo de la administración de la nueva empresa. La gestión se efectuaría conforme a una serie de normas estrictas previamente escrituradas, que especificaban, incluso, las tarifas a aplicar a cada clase de viajeros o el número de trenes diarios que como mínimo debía mantener la empresa.

El ferrocarril, popularmente denominado el “topo” por los numerosos túneles que atravesaba, tuvo desde el primer momento tracción eléctrica. La explotación comenzó en 1912. Gracias al transporte de viajeros obtuvo productos líquidos superiores a 200.000 ptas. desde sus primeros ejercicios que, no obstante, no permitieron repartir dividendos importantes, puesto que el capital movilizado ascendía a nueve millones.

El Ferrocarril Vasco-Navarro

El denominado Ferrocarril Vasco-Navarro construyó una línea que, atravesando Vitoria, unía Guipúzcoa y Estella, en Navarra. Su terminal guipuzcoana era la estación de Los Mártires, en los Ferrocarriles Vascongados, dentro de la sección Málzaga-Zumárraga, hasta donde llegó el ramal de Vitoria en 1919. Diez años más tarde se concluía el tramo Vitoria-Estella. Ferrocarril de vía estrecha, constituyó un proyecto ambicioso: según sus promotores, su construcción completaría la red ferroviaria del País Vasco; permitía unir por vía estrecha las tres capitales vascongadas, y, eventualmente, de construirse una línea entre Estella y Pamplona, conseguiría la unión ferroviaria de Bilbao, San Sebastián, Vitoria y Pamplona; además, revitalizaría a Estella y a su comarca agrícola, hasta entonces aisladas, sin un moderno medio de comunicación.

Cuando se construyó el Ferrocarril Vasco-Navarro era ya un proyecto con una larga historia. Había nacido a partir de las aspiraciones de grupos vitorianos, que consideraron perjudicial la situación en que había quedado la capital alavesa una vez que se construyeron los principales ferrocarriles.

En efecto: a partir de los años cincuenta la economía de Vitoria se resintió gravemente por su relativa marginación ferroviaria. Ciertamente,

estaba en la línea Madrid-Irún, pero la infraestructura que se estaba creando le alejaba de sus circuitos comerciales tradicionales. Téngase en cuenta que hasta mediados del siglo XIX Vitoria había sido la plaza comercial más importante en el tráfico de las dos provincias costeras. Por Vitoria pasaban los caminos que de Castilla se dirigían hacia Guipúzcoa, así como el de Durango, que recorría buena parte del comercio vizcaíno. De hecho, su privilegiada posición dentro de los transportes hacia Vizcaya desde la Rioja y desde algunas comarcas castellanas justificó el desarrollo comercial de Vitoria. Las cosas comenzaron a cambiar a partir de 1857. Las presiones vitorianas no consiguieron evitar que el Ferrocarril Bilbao-Tudela se construyera por el camino de Orduña. Vizcaya contaba, así, con un medio de comunicación con la Rioja y con Castilla que no afectaba a Vitoria. El comercio de la capital alavesa se resintió gravemente.

El desarrollo de la ciudad dependía, en buena medida, de que recuperase posiciones dentro de la infraestructura de comunicaciones del País Vasco. De ahí que ya en 1882 - cuando se relanzaban las empresas ferroviarias - se apuntase la posibilidad de un trayecto similar al que cuatro décadas después recorrió el Vasco-Navarro. La iniciativa correspondió en esta ocasión a los hermanos Herránz, que consiguieron la concesión de un ferrocarril que uniría Estella, Vitoria y Durango, donde dicho año llegaba ya el Ferrocarril Central de Vizcaya. El objetivo estaba claro: de construirse, la línea, de vía estrecha, uniría Vitoria y Bilbao.

Problemas financieros debieron de impedir que de momento se construyese esta línea. Parecieron resolverse en 1888, cuando Herránz transfirió sus derechos a una compañía inglesa, The Anglo Vasco-Navarro Railway Ltd., con el elevado capital nominal de 28'5 millones de pesetas, del que suscribió un millón el Ayuntamiento de Vitoria. Sólo fue un espejismo. Diez años más tarde la compañía inglesa no había invertido aún dos millones. Las obras se llevaron, al parecer, de manera deplorable, sin detenidos estudios técnicos y constantes litigios, por irregulares ocupaciones de terreno sin expropiaciones previas. De hecho, no llegó a construir más que 18 Kms.: pese a que no presentaban grandes problemas técnicos ni era preciso ningún túnel, tardó para ello dos años y medio. El Anglo-Vasco construyó sólo el tramo Vitoria-Salinas de Léniz, inaugurado en 1889. Su deficiente explotación forzó en 1898 la intervención del Estado, que en 1901 incautó la línea.

El fracaso del Anglo-Vasco acabó, de momento, con las esperanzas de una conexión ferroviaria entre Vitoria y Bilbao, que intentaron conseguir nuevas iniciativas. Entre ellas, se cuenta la de 1890, promovida desde Vizcaya; se pretendía construir un ferrocarril Bilbao-Vitoria a través del valle de Arratia, un proyecto que tampoco fructificó. Tampoco lo hizo el intento de 1896, cuando una comisión de vitorianos y bilbaínos retomaron el proyecto y formaron una sociedad que intentaba construir el ferrocarril entonces denominado Alavés-Vizcaíno.

Más interés tienen los proyectos que vieron la luz entre 1907 y 1909, por cuanto dieron pie a estudios de mayor envergadura.

Así, en 1907 se lanzaba la idea de construir los denominados Ferrocarriles Vasco-Navarros, que consistirían en una extensa y ambiciosa red de ferrocarriles calificados de *económicos*. Comprendería hasta seis líneas diferentes, a saber:

Vitoria-Bilbao.

Vitoria-Los Mártires (junto a Vergara).

Vitoria-Logroño.

Vitoria-Estella.

Logroño-Pamplona, por Estella.

Pamplona-Irún.

Así, el proyecto comprendía cuatro líneas radiales que arrancaban de Vitoria.

En el proyecto de 1907 estaba ya claramente delimitada la línea que años más tarde llegaría a construirse, esto es, la que comprendía los tramos entre Vitoria y Estella y entre Vitoria y Los Mártires. En todo caso, la que se proponía resultaba una red excesivamente amplia para las posibilidades de una sola compañía, máxime cuando eran discutible la posible rentabilidad de algunas de las líneas que se proponían. No tenía visos de realizarse la línea Vitoria-Bilbao (posiblemente por Arratia), habida cuenta de que por Miranda podía realizarse el trayecto en ferrocarril de vía ancha. A no ser, claro está, que consiguiese captar otros tráficos. Sí sería oportuno, a juicio de los especialistas, unir a Estella con Pamplona y Logroño, pero tenía sus inconvenientes.. «Estella - se escribía en la “Gaceta de los Caminos de Hierro” - es cierto que está aislada [...]. El proyecto de unirla con Logroño, y sobre todo con Pamplona, es sensato, pero del resultado económico del proyecto no se puede juzgar si será halagüeño».

No intentó llevarse a la práctica todo el ambicioso proyecto de 1907. Pero el año siguiente se constituía la Compañía del Ferrocarril Norte-Centro-Español, que intentaba unir Lemona (en la línea Bilbao-San Sebastián), Vitoria, Logroño y Estella. Por dificultades financieras la sociedad cedió sus negocios a una compañía compuesta por capital francés y belga, que abandonó el proyecto.

En 1909 algunos vitorianos encargaron a una sociedad bilbaína un nuevo estudio sobre un ferrocarril Vitoria-Bilbao. Tampoco se llevó a cabo, en este caso por problemas financieros. La línea, se calculaba, costaría 18 millones de pesetas, que no los justificaría el tráfico previsible. Fracasó, también, el intento posterior de prolongar hasta Vitoria el Tranvía Eléctrico Bilbao-Durango.

Por fin, en 1914 el Estado - influido por el diputado por Alava Eduardo Dato - se hizo cargo de la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro, al que contribuyeron también las diputaciones de Alava y Guipúzcoa. Con-

tinuó hasta Los Mártires la línea interrumpida en 1889, que venía gestionando desde comienzos de siglo. La vía se inauguró en 1919. Al año siguiente, se iniciaron las obras del ramal que se dirigía hacia Estella, que se concluyeron en 1929. No está de más señalar que este trayecto tuvo un amplio apoyo, que se manifestó, por ejemplo, en el posicionamiento de la Cámara de Comercio de Bilbao, donde se llegó a pedir que se construyera de vía ancha y se prolongara hasta el puerto bilbaíno, para acabar con el aislamiento mutuo que existía entre Vizcaya y Navarra, «fuera del perímetro que limita nuestra influencia», pese a que «productora agrícola en grado eminente, dispone de un enorme superávit de frutos del suelo, ya sin transformación, ya en primera o sucesivas etapas de su preparación».

En cualquier caso, problemas de muy diverso tipo retrasaron durante varias décadas la conexión ferroviaria directa de Vitoria con los puertos del Cantábrico. Cuando, por fin, se consiguió, no aseguró un tráfico barato y fácil con el puerto de Bilbao, ya que la unión se realizaría a través de un difícil y lento ferrocarril de vía estrecha que, además, exigía enlazar con otra línea. Tampoco se crearon sólidos lazos económicos entre la comarca agrícola de Estella y las dos provincias costeras.

El Ferrocarril del Urola

La cuenca del Urola era la única comarca importante de Guipúzcoa que a comienzos de siglo no contaba con una línea férrea. En 1920 la Diputación decidió hacerse cargo de construirla.

El primer proyecto de un ferrocarril por el Urola era, sin embargo, muy anterior. Data de 1888, cuando, a instancias de los ayuntamientos de la comarca, Pablo Alzola realizó un detenido estudio. Propuso que se construyera un ferrocarril que, partiendo de Zumárraga, se dirigiera a Zumaya y a Guetaría, atravesando Legazpia, Azcoitia, Azpeitia y Cestona. Recorrería, pues, toda la cuenca del Urola. Conseguiría la línea, de construirse, comunicar a una zona con alta densidad de población, agrícola y con algunas actividades industriales, enlazándola con dos puertos marítimos y con la estación del Madrid-Irún.

Desde fines de siglo, además, un ferrocarril del Urola uniría a las poblaciones afectadas con los Vascongados, y, por tanto, con Bilbao, San Sebastián y la amplia franja intermedia.

A finales ochenta Alzola apreciaba que este ferrocarril era económicamente necesario, si bien no tendría capacidad de conseguir espléndidos resultados en su explotación. La necesidad la definían, a su juicio, la numerosa población de la zona, y, también, distintas actividades económicas: el balneario de Cestona, las fábricas de cementos, las minas de lignito, las distintas industrias metalúrgicas de Zumárraga, algunas fábricas de tejidos

y de harinas, la industria pesquera de Guetaria y Zumaya y el comercio que se realizaba en este puerto.

No apareció, sin embargo, ninguna sociedad anónima que se hiciera cargo del proyecto. Justifican tales reticencias las dificultades geográficas que la vía tendría que salvar, previsiblemente de altos costos, y la seguridad de que en ningún caso conseguirían espléndidos resultados.

El desarrollo industrial que en algunas poblaciones de la zona se produjo entre 1910 y 1920, especialmente por el auge exportador provocado por la I Guerra Mundial, hizo más necesaria la línea que a finales del siglo XIX. Al no surgir ninguna iniciativa privada, la Diputación de Guipúzcoa financió y construyó la línea, que se inauguró en 1894. Unía Zumárraga y Zumaya, esto es, se eliminó el ramal a Guetaria que había previsto Alzola.

Ferrocarril de interés local, nunca llegó a producir beneficios significativos a la institución pública que lo gestionaba. Para relanzarlo, se concibió durante los años cuarenta un interesante proyecto, presentado al conmemorarse el 25.º Aniversario de su inauguración. Se pretendía construir un amplio puerto en Guetaria, a donde se prolongaría la línea. Las provincias vascas podrían contar con nuevo puerto, destinado incluso al tráfico de altura. Serviría, en el concepto de los promotores del Urola, a una área amplia, toda vez que podrían utilizarlo las comarcas occidentales de Guipúzcoa, e, incluso, las mercancías que llegaban de Vitoria. Era, conforme a estos análisis, la principal oportunidad de supervivencia que tenía el Ferrocarril del Urola. El proyecto no se llevó a cabo.

La nacionalización de los ferrocarriles

Tras una etapa de relativa prosperidad, durante el primer tercio del siglo, los ferrocarriles vascos, al igual que sucedió con la generalidad de la red ferroviaria española, entraron en una fase depresiva. Pese a que se había iniciado ya su modernización, por la electrificación de las líneas - las pioneras a este respecto fueron la línea San Sebastián-Hendaya, de tracción eléctrica ya en su fundación, en 1912, y la Bilbao-Las Arenas, electrificada en 1927 - pronto se evidenciaría que los ferrocarriles estaban llamados a un déficit crónico.

Un síntoma de lo anterior lo constituye, precisamente, el que tras la construcción del Ferrocarril del Urola durante la Dictadura de Primo de Rivera no se emprendiese en el País Vasco ningún otro nuevo negocio ferroviario, limitándose a terminar las líneas ya iniciadas.

De nada sirvió para parar la crisis la creciente intervención del estado en el sector, mediante el Consejo Superior de Ferrocarriles, que asumía muchas de las atribuciones que antes tenían las empresas privadas. La paralización económica de la II República en nada contribuyó a revitalizarlos,

pese a la profusa legislación que intentó reordenar el sector. La Guerra Civil, inevitablemente, les daría la puntilla. Pronto la intervención del Estado comenzó a hacerse absoluta, por medio de los consejos directivos encargados de administrar y dirigir las compañías. Las sociedades privadas que habían construido la red ferroviaria vasca estaban heridas de muerte.

Desaparecían como tales compañías individuales por la Ley de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, de 24 de enero de 1941, que creaba la RENFE con la misión de reconstruir la red española y conseguir un servicio similar al de preguerra. Los ferrocarriles vascos en parte integrados orgánicamente dentro de los ferrocarriles españoles fueron dirigidos ateniéndose a las decisiones de la Administración estatal, que se encargó de completar la electrificación de la red en los tramos nacionalizados. En 1951 se inició la del Tudela-Bilbao.

La carencia de inversiones y la ausencia de una definición precisa de una política ferroviaria contribuyeron a convertir a la red ferroviaria en una infraestructura obsoleta, inadecuada a las modernas necesidades económicas y sociales.

Capítulo 10

La Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao: un estudio monográfico.

La Compañía de los Ferrocarriles de Santander á Bilbao nació al unirse dos sociedades: la del Ferrocarril del Cadagua y la del Solares-Santander - en el momento de la fusión decidió ésta cambiar la vía ancha que estaba construyendo por la vía estrecha que le permitiría conectar con la línea Bilbao-Valmaseda, ya construida -. Formada la nueva compañía, se impulsó la construcción del Zalla-Solares, proyectada para conseguir la unión ferroviaria entre Vizcaya y Cantabria. Desde 1897, los trenes circularon entre Santander y Bilbao. La compañía había comenzado a funcionar tres años antes, cuando trabajaba ya la línea del Cadagua. En 1895 había entrado en la fase de explotación el tramo Solares-Santander.

Posteriormente, esta Compañía construyó o adquirió otras líneas y ramales. Se hizo cargo, así, de los ferrocarriles Bilbao-Las Arenas y Las Arenas-Plencia. Construyó el Ferrocarril Solares-Liérganes, en Cantabria, así como diversos tramos que mejorasen la rentabilidad de las líneas con un mejor servicio, las conectasen con algunas minas y fábricas o facilitasen su comunicación con el Ferrocarril de Bilbao a San Sebastián y la unión entre las líneas Santander-Bilbao y Bilbao-Las Arenas.

De esta forma, el conjunto de líneas que dirigió la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao formaron un complejo entramado. A la diversidad de líneas y ramales mencionados ha de añadirse que durante varios años sirvió como punto de partida del Ferrocarril Hullero de la Robla-Valmaseda cuya construcción se emprendió, precisamente, teniendo en cuenta la existencia previa del Ferrocarril del Cadagua, que transportaría el carbón leonés desde Valmaseda a Zorroza, desde donde se reexpedía a las siderrurgias de la margen izquierda. De otro lado, conectaba con otros ferrocarriles (Castro-Traslaviña, Astillero-Ontaneda) que, pese a sus reducidas dimensiones y limitado impacto socioeconómico, configuraban, con las lí-

neas del Santander-Bilbao, una extensa red de ferrocarriles locales, uniendo comarcas que hasta los últimos años del XIX o primeros del XX habían quedado al margen de los modernos medios de comunicación.

Añádase a lo anterior que el Ferrocarril Santander-Bilbao sirvió como base para muchos proyectos, algunos de los cuales no llegaron a realizarse. Fue una pieza clave, por supuesto, para la unión ferroviaria del norte de España: al posibilitar el enlace entre Santander y Bilbao ocupó el lugar central en la línea de vía estrecha que unió Asturias, Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa. En el campo de los proyectos se quedó otra posibilidad, barajada los primeros años de este siglo: la de formar parte de una red de ferrocarriles de vía estrecha que uniese Aranda de Duero, Burgos, Santander y Bilbao. Y, aunque no tuviese tanto alcance como estas líneas, ha de citarse, también, el proyecto de conectar Santoña con la línea que unía Bilbao y Santander.

El papel socioeconómico a jugar por el Ferrocarril Santander-Bilbao no podía ser, por tanto, más complejo. Constituía la conexión entre Santander y Bilbao y entre Valmaseda y Bilbao. Servía para comunicar Vizcaya y el norte de Burgos. Contribuía decisivamente al enlace directo entre Asturias y Guipúzcoa. Explotaba distintos ramales en Cantabria y las Encartaciones, para atender necesidades comarcales o locales. Tuvo a su cargo el ferrocarril de la margen derecha del Nervión. Tal red permitió, a su vez, planificar proyectos de gran envergadura. Santander, Valmaseda, cargaderos en las proximidades de Santander y en Zorroza (en la margen izquierda del Nervión), Bilbao y Plencia constituían las localidades terminales unidas por este ferrocarril, que a su vez posibilitaba el enlace entre éstas y el norte de Burgos, Oviedo y San Sebastián, además de Castro Urdiales o Liérganes.

La multiplicidad de líneas propiedad de la Compañía del Santander-Bilbao quería decir, también, diversidad de funciones económicas a cubrir. Por un lado, explotaba un ferrocarril dedicado básicamente al transporte de viajeros, el Bilbao-Las Arenas construido años atrás para unir la capital vizcaína con la zona residencial que se proyectó a fines del XIX en la margen derecha del Nervión. Tenía a su cargo, también, el abastecimiento ferroviario de la zona residencial, agrícola y pesquera que había entre Las Arenas y Plencia.

Y si estas líneas presentaban tal carácter y heterogeneidad, mayores eran las diversidades si se comprueban las funciones de las que estaban entre Bilbao y Santander. Por una parte, conectaban explotaciones mineras con los muelles: tal sucedía con las minas de hierro sitas en torno al Cadagua y en las inmediaciones de Bilbao y con las de la zona de Heras, en Cantabria. Por varios años, transportó otro mineral, el carbón, procedente de la comarca hullera del norte de León. Aún así, difícilmente podrían calificarse estas líneas de *mineras*, pues no se especializaban en esta función,

sólo una más de las que cubría. En efecto: a estas vías podría denominarse, también, *industriales*, puesto que eran la principal comunicación de algunos enclaves fabriles; además de a las pequeñas industrias situadas en Valmaseda, a las papeleras de Aranguren o a las instalaciones metalúrgicas de Castrejana - por citar las más significativas de las que unía este ferrocarril en las Encartaciones - el Santander-Bilbao servía a las fábricas de las intermediaciones de Santander (Maliaño, Astillero). Al mismo tiempo, abastecía a zonas eminentemente agrícolas y ganderas, en torno a Carranza y en el norte de Cantabria, donde, además, comunicaba con algunas localidades costeras. Inevitablemente, tendría que dedicarse, también, a un intenso transporte de viajeros. Además de a Bilbao y a Santander, unía localidades intermedias de importante población, entre las que cabe citar a Valmaseda y a Solares; indirectamente, captaba tráficos de Castro Urdiales y del área Laredo-Santoña, para la que era el ferrocarril más próximo.

La heterogeneidad de las líneas explotadas por la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Santander plantea varios interrogantes, que intentaremos responder aquí. Cabe preguntarse, en primer lugar, por cuál fue la concepción empresarial que inspiró la formación de esta compleja estructura ferroviaria. ¿Aspiraba a crear sólidos lazos económicos entre las distintas comarcas que unía?, ¿o bien sus promotores se propusieron aisladamente la explotación de tráficos especializados, en cada caso de irradiación local?. De otro lado, ¿qué política siguió la compañía a la hora de potenciar negocios tan diferentes como los generados por el tráfico minero, por la actividad industrial, por la ganadería o por el tráfico de viajeros hacia una zona residencial? ¿tuvo cada materia su tratamiento propio?.

No sólo tienen interés los propósitos del grupo empresarial. En una visión de conjunto, tiene mayor importancia desde el punto de vista de la historia económica los efectos que produjo en las comarcas afectadas la construcción de estas líneas y su explotación conjunta. ¿Se llegó a alguna integración económica entre las distintas zonas que abastecía?, ¿cuáles fueron, pues, las funciones concretas que cumplió cada línea, más allá de las iniciales intenciones empresariales?.

En último término, la respuesta a tales cuestiones permitirá comprender la evolución de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander á Bilbao, en la medida que suministran el marco de referencia para analizar los resultados de las explotaciones que la sociedad desarrollaba.

La unión ferroviaria de Bilbao y Santander

El grupo empresarial que promovió la formación de la estructura ferroviaria mencionada fue el que, presidido por Víctor Chávarri, inició la construcción del Ferrocarril del Cadagua. Concebida a fines de los años

ochenta, esta vía unía, en un principio, Valmaseda y Zorroza. Sin que se previese el acceso directo a Bilbao - debería de hacerse mediante el enlace con el Bilbao-Portugalete -, buscaba este ferrocarril explotar los diversos tráficos que por entonces generaban las riberas del Cadagua, unidas así con la margen izquierda del Nervión. Fundamentalmente, explotaría, según los proyectos iniciales, tres tipos de transporte: el del mineral de hierro que comenzaba a extraerse en torno a Güeñes (en especial, el de las minas “Re-loj”, “Amalia”, “San Sebastián”, “Santa Regina”, “Modesta”, “Teresa” y “Dificultosa”), el de las producciones industriales de dos importantes fábricas, que se relanzaban en torno a 1890, la metalurgia Santa Agueda de Castrejana y la Papelera del Cadagua, sita en Aranguren; y el que originaba la importante población de Valmaseda.

La construcción del Ferrocarril del Cadagua creó, a su vez, nuevas posibilidades, que desbordaban los objetivos iniciales. Pronto se apreció que la conexión vizcaína con Santander podría efectuarse a partir de esta línea. Quedaron superados diversos proyectos que habían planificado la unión Bilbao-Santander siguiendo otra vía. En efecto: en distintas ocasiones se había previsto que el enlace entre ambas capitales se realizaría mediante un ferrocarril que atravesaría Somorrostro, Castro Urdiales y Laredo. De hecho, cuando durante los años ochenta la Diputación de Vizcaya prolongó hasta Somorrostro el Ferrocarril de Triano lo justificaba, en parte, como la forma de acercar la línea hacia Cantabria. En este supuesto, posteriormente se posibilitaría el tramo Somorrostro-Castro.

No se prolongó el Ferrocarril de Triano hacia Santander. Aún así, a la altura de 1890, cuando se construía el del Cadagua, todavía se sostenía que la línea de la costa sería la más adecuada para la unión ferroviaria entre Cantabria y Vizcaya. Como ejemplo de que este planteamiento calaba hondo en Bilbao, cabe citar un proyecto de 1890-91. Nos referimos al denominado Ferrocarril del litoral cantábrico entre Bilbao y Santurce, Baracaldo y Castro-Urdiales que promovió Pedro María de Merladet. Lo presentó el 30 de diciembre de 1890 en la sección de Fomento del Gobierno Civil. De llevarse a efecto, sería la base para la conexión entre Bilbao y Santander.

Tiene interés el proyecto de Merladet, pese a que careció del respaldo de un grupo empresarial importante. Se concebía el *ferrocarril del litoral cantábrico* como un tren industrial y minero, pero con implicaciones de más alcance. En principio, la idea de esta línea nacía del «movimiento creciente despertado en toda la zona izquierda de nuestra ría, y el desarrollo considerable que vá en aumento en toda la región minera, desde Abando hasta Castro Urdiales [-] creyendo fundadamente que este movimiento, desarrollo y vida han de ir en progresión marcada de día en día» y previendo que el «puerto de baños y recreo [de Castro Urdiales] suplirá dentro de unos años á Las Arenas de Guecho, Portugalete y Santurce, que quedarán dentro del “puerto exterior del Abra”».

Presentaba el proyecto algunas características que creemos de interés para la cuestión que nos ocupa, puesto que enmarcan el ambiente ferroviario en el que se construyó el Santander-Bilbao. Las más notables eran las siguientes:

— Proyectaba un tipo de ferrocarril que no llegó a construirse en Vizcaya. Sería de triple vía, combinando la vía ancha y la estrecha. Lo compondrían dos vías extremas de 1 metro de ancho y una central de 1'67. Buscaba, así, competir adecuadamente en sus primeros tramos con el Ferrocarril de Triano, de vía ancha.

— Preveía la ulterior prolongación hasta Laredo, tan pronto se pusiese en explotación el ferrocarril proyectado.

— Desarrollaría los siguientes trazados: Bilbao-Santurce y Bilbao-Castro Urdiales, bifurcándose la línea en Baracaldo.

— Presentaba la novedad de planificar una estación en Bilbao, en La Merced; y de buscar el acceso al futuro puerto exterior, en Santurce. Y preveía ramales que lo uniesen con los cargaderos de Olaveaga y de Zorroza; con las siderurgias de la margen izquierda; y con las líneas de la Orconera y Valmaseda.

— Proyectaba la conexión con el Ferrocarril Bilbao-Durango, mediante un tranvía que enlazase las estaciones de Achuri y de La Merced. Así, una vez que se terminasen los demás ferrocarriles de vía estrecha que surcaban el litoral, tendría, según su promotor, «comunicación entre sí y directa a la red de ferrocarriles del Océano al Mediterráneo é interior de nuestra Península; desde Portugal, por la costa hasta Francia, sin trasbordos ni interrupciones, economizando muchísimos kilómetros de recorrido, y con un trayecto para los viajeros, delicioso y poblado».

Pocas posibilidades de llevarse a cabo tenía este proyecto, habida cuenta de que no lo respaldaba ningún grupo empresarial significativo. Aportó, sin embargo, una concepción global del negocio ferroviario, con un estudio conjunto de las posibilidades de la zona que cubría. La necesidad de conexión bilbaína con el puerto exterior, la intención de construir una nueva estación en Bilbao y la posible rentabilidad de un ferrocarril que recorriese el litoral cantábrico y enlazase con los más importantes de la zona constituyen, también, interesantes planteamientos, que sólo en aspecto - el de la construcción una estación en La Merced - se llevaron a cabo a corto plazo. En todo caso, el proyecto de Merladet señala que, a comienzos de los años noventa, aún se pensaba en el ferrocarril del litoral como la mejor conexión con Santander.

En último término, la construcción del Ferrocarril del Cadagua cambió definitivamente los términos en que se estaba planteando la cuestión. Sus promotores entraron en contacto con quienes, a la vez, planificaban y construían un ferrocarril entre Santander y Solares. El enlace entre ambos aparecía, desde su perspectiva, como la mejor solución para unir Bilbao y San-

tander. Sería necesario, claro está, construir una larga vía, que partiendo de Zalla - estación intermedia del ferrocarril Zorroza-Valmaseda - llegase a Solares. La iniciativa implicaba algunos cambios en las concepciones que inicialmente desarrollarían los promotores de ambos ferrocarriles. Por una parte, sería necesario prolongar el del Cadagua hasta Bilbao. La futura línea - abocada a desarrollar el tráfico de viajeros y unión de dos capitales de provincia - no podía terminar en la margen izquierda de la ría, como cuando los transportes industriales y mineros eran los más importantes. En la otra parte de la línea, sería necesario reducir el ancho de vía, para enlazar con la del Cadagua. Difícilmente podría llevarse a cabo lo contrario, por las dificultades de ensanchar la vía en la ribera del Cadagua, y, aún más, por los costos que la vía ancha tendría en el tramo Zalla-Limpías.

Asociados, los directivos del Santander-Solares y del Ferrocarril del Cadagua promovieron una compañía constructora del ferrocarril de Zalla á Solares.

El 7 de julio de 1894 se firmaba la escritura de fusión entre las tres sociedades. Se creaba la Compañía de los ferrocarriles de Santander á Bilbao, cuyos objetos sociales eran los siguientes:

«1.º. La explotación de la línea férrea que partiendo de Santander se dirige por el Astillero a Solares.

2.º. La explotación de la línea férrea que partiendo de la estación de Zorroza en el ferrocarril Bilbao a Portugalete termina en la villa de Valmaseda.

3.º. La construcción y explotación de una línea férrea que partiendo de las inmediaciones de Zalla en el ferrocarril del Cadagua termine en el de Santander a Solares.

4.º. La ampliación de estas líneas con prolongaciones de las mismas y la construcción o adquisición por compra o fusión de otras líneas que se crea convenientes siempre que así lo acuerde la Junta general extraordinaria de accionistas.

5.º. El establecimiento y explotación de talleres para la construcción y reparación de material de ferrocarriles y cuanto se relacione con esto».

Llama la atención la amplitud de tales objetivos fundacionales. No, por supuesto, porque se propusiese acabar el Zalla-Solares y explotar toda la línea. Sino porque estaba implícita la intención de incrementar la red a explotar por la Compañía; e, incluso, por la posibilidad de orientar la sociedad a la fabricación de material ferroviario.

El nuevo Consejo de Administración lo componían significados representantes de la burguesía bilbaína y santanderina. Presidía la compañía el por entonces líder de los empresarios vizcaínos, Víctor Chávarri. Por la parte de Vizcaya, entraban en la dirección de la empresa, entre otros, Enrique Aresti, Fernando Carranza, Enrique Plasencia y Segundo Arteché, ca-

racterísticos “hombres de negocios” en el Bilbao de finales de siglo. Entre los representantes santanderinos destacaban Eduardo López Dóriga, José María Quijano y Antonio López, promotores, a su vez, de algunas de las empresas que atravesaba el ferrocarril en las cercanías de Santander.

Durante el ejercicio de 1897 se explotó, por vez primera, toda la línea Bilbao-Santander. Puesto que la correspondiente *Memoria* desglosa dicho año por única vez el funcionamiento de cada uno de los tramos - Bilbao-Valmaseda, Zalla-Solares y Solares-Santander - permite evaluar las iniciales funciones económicas que cumplió la línea, el tipo de explotación que desarrolló y el carácter de este negocio ferroviario. El análisis suministra, además, datos globales que permiten, al contrastar con los resultados de los años siguientes, comprobar la intensidad de los cambios que se produjeron en las líneas que unían Bilbao y Santander. Dedicaremos el siguiente apartado a analizar monográficamente su funcionamiento en 1897.

Carácter de la línea Bilbao-Santander

Cuando los tres ramales entraron en funcionamiento - en 1897 - explotaba la Compañía 125 kms. de vías, que unían Zorroza y Santander (el tramo Zorroza-Bilbao no comenzó a funcionar hasta mediados del siguiente año). Se distribuían de la siguiente forma:

Zorroza-Valmaseda:	28 Kms.
Zalla-Solares:	78 ”
Santander-Solares:	19 ”

Así, pues, las dos compañías que habían promovido la nueva sociedad habían proyectado, al principio, sendas líneas de corta longitud, que unían las dos capitales de provincia con importantes núcleos de población, fábricas y minas. La decisión de unirlos había cambiado sustancialmente las características de la empresa. De hecho, el tramo central, el Zalla-Solares, suponía el 62 % del ferrocarril, sin que afectase directamente a localidades de tanta significación económica como las que estaban entre Bilbao y Valmaseda y entre Solares y Santander. Cabe pensar, pues, que la rentabilidad del tramo intermedio dependería de que, efectivamente, se consolidase un tráfico a larga distancia entre los dos extremos de la línea.

En efecto: el Ferrocarril del Cadagua y el Santander-Solares se habían concebido como trenes locales, y esto parecía asegurar su respectiva rentabilidad. Difícilmente, sin embargo, podría pensarse que las comarcas que atravesaba el Zalla-Solares generasen, por sí mismas, un negocio suficiente como para augurar el éxito económico del tramo más largo del ferrocarril. ¿Podría el tráfico a larga distancia conseguir resultados comparables a los de los dos ferrocarriles locales que habían dado lugar a la línea?. Esta era,

en realidad, la principal cuestión que se planteaba al Ferrocarril Santander-Bilbao.

La cuestión era tanto más importante si se tiene en cuenta, además, que el tramo Zalla-Solares había sido el más costoso. Al fin y al cabo, abarcaba casi dos tercios de la línea. A fines de 1897 los costos de cada tramo en concepto de compra de terrenos, explanaciones, e instalación de vías habían sido, respectivamente, los siguientes:

	Cadagua	Zalla-Solares	Santander-Solares	TOTAL
TERRENOS	230.424	391.960	126.197	748.581
EXPLANACION	782.098	6.414.279	1.482.122	8.678.499
VIAS	678.442	1.823.436	896.997	3.398.875
	1.690.964	8.629.675	2.505.316	12.825.955

Así, pues, en cifras absolutas el tramo Zalla-Solares había sido, con diferencia, el más costoso de los tres. De los 12'8 millones que había supuesto la instalación ferroviaria había consumido 8'6. En todos los aspectos (compra de terrenos, explanación y material fijo) resultó el ferrocarril que más fondos requirió.

En realidad, también había sido el más costoso relativamente. Había consumido el 67'28 % de los gastos de instalación totales, siendo el porcentaje especialmente alto en lo que se refiere a los costos de explanación. Téngase en cuenta que el terreno que tuvo que recorrer fue, con diferencia, el más difícil de los tres. El Zorroza-Valmaseda recorría la ribera del Cadagua, el Santander-Solares transcurría por un relieve poco accidentado, llano en buena parte. Por contra, el tramo intermedio salvaba diversos obstáculos físicos. Porcentualmente, los costos de terrenos, explanación y vías fue, en cada ferrocarril el siguiente:

	Cadagua	Zalla-Solares	Santander-Solares	TOTAL
TERRENOS	30,78 %	52,36 %	16,86 %	100 %
EXPLANACION	9,01 %	73,91 %	17,08 %	100 %
VIAS	19,96 %	53,65 %	26,39 %	100 %
	13,18 %	67,28 %	19,53 %	100 %

Los 78 Kms. del Zalla-Solares habían salido, pues, particularmente caros. Terrenos, explanación y vías habían supuesto, como media, más de 110.000 ptas./km., frente a las 60.000 que costara el kilómetro del Ferro-

carril del Cadagua. En este aspecto, sin embargo, había sido el Santander-Solares el aparentemente más costoso, puesto que en 1897 contabilizaba casi 132.000 ptas./Km. La diferencia provenía de sus mayores gastos por material fijo, debido a que, cuando decidió la fusión, había iniciado ya la construcción de una vía ancha, que hubo de convertir en estrecha, incrementándose los gastos por este concepto (esto no obstante, parte de este material fijo pudo venderlo posteriormente la compañía). El cuadro siguiente representa los respectivos costos por Kilómetro construido:

Costos por Kilómetro de los tres tramos del Ferrocarril Santander-Bilbao

(en ptas. Costos medios a 31 de diciembre de 1897)

	Cadagua	Zalla-Solares	Santander-Solares	TOTAL
TERRENOS	8.229	5.025	6.642	5.989
EXPLANACION	27.932	82.234	78.006	69.428
VIAS	24.230	23.277	47.210	27.191
TOTAL	60.392	110.637	131.859	102.608

En realidad, las cuentas Gastos de Instalación de cada uno de los tramos mostraba, a fines de 1897, cantidades algo diferentes a las consignadas, puesto que no hemos tenido en cuenta más que las tres partidas que mejor representan los gastos de la construcción ferroviaria. Tiene interés, sin embargo, ver su composición completa, puesto que refleja el distinto estadio de desarrollo de cada ferrocarril, puesto que en 1897 podían considerarse en cierto modo diferenciados.

En total, los gastos de instalación ascendían, a la sazón, a 18'5 millones de pesetas. De ellos, el 17 % correspondían al Ferrocarril del Cadagua, el 58 % al Zalla-Solares y el 24 % al Santander-Solares. Los porcentajes habían cambiado de forma significativa con respecto a los que hemos consignado arriba como "costos de construcción", en los que eran, respectivamente, el 13 %, el 67 % y el 19 %. ¿A qué se debían estas diferencias? Con respecto al Zorroza-Valmaseda su porcentaje más alto obedecía a la inversión en material móvil, mayor que en los otros dos en números absolutos y relativos. Los mayores gastos del Santander-Solares aparecían en la partida de "edificios", sin duda por la estación de Santander - no existía, por entonces, similar estación en la terminal de Bilbao. El Zalla-Solares apenas había dedicado fondos a ambas cuestiones, al menos si se tiene en cuenta la distribución relativa de sus gastos de instalación.

En todo caso, las cifras mencionadas - y que recogemos a continuación en cifras absolutas y relativas - evidencian el mayor desarrollo del Ferrocarril del Cadagua, especialmente por su notable inversión en material móvil.

Gastos de instalación de las líneas del Ferrocarril Santander-Bilbao.

(en pesetas. Datos a 31 de diciembre de 1897)

	Cadagua	Zalla-Solares	Santander-Solares	TOTAL
CONSTITUCION	19.790	59.859	65.000	144.649
ADMINISTRACION	169.223	563.299	222.243	954.765
TERRENOS	230.424	391.960	126.197	748.581
EXPLANACION	782.098	6.414.279	1.482.122	8.678.499
EDIFICIOS	290.539	321.194	842.967	1.454.690
VIAS	678.442	1.823.436	896.997	3.398.875
M.MOVIL	724.253	914.089	260.872	1.899.214
TELEGRAFO	32.979	97.134	32.704	162.817
ACCESORIOS	13.721	49.810	103.327	166.858
MOBILIARIO	79.294	137.826	31.145	248.265
SERVICIOS	10.801	16.021	77.404	104.226
CARGADERO	64.421	24.847	189.115	278.383
INTS.OBLIGCS			136.840	136.840
RAMAL CARGADERO	90.189			90.189
Total	3.176.157	10.815.398	4.466.000	18.458.155

Distribución relativa de los gastos de instalación de las líneas del Ferrocarril Santander- Bilbao.

(Porcentaje sobre el total de cada línea. Datos a 31 de diciembre de 1897)

CONSTITUCION	0,62 %	0,55 %	1,46 %
ADMINISTRACION	5,33 %	5,21 %	4,98 %
TERRENOS	7,25 %	3,62 %	2,83 %
EXPLANACION	24,62 %	59,31 %	33,18 %
EDIFICIOS	9,15 %	16,86 %	20,08 %
VIAS	21,36 %	16,86 %	20,08 %
M.MOVIL	22,80 %	8,45 %	5,84 %
TELEGRAFO	1,04 %	0,90 %	0,73 %
ACCESORIOS	0,43 %	0,46 %	2,31 %
MOBILIARIO	2,50 %	1,27 %	0,70 %
SERVICIOS	0,34 %	0,15 %	1,73 %
CARGADERO	2,03 %	0,23 %	4,23 %
INTS. OBLIGCS			3,06 %
RAMAL CARGADERO	2,84 %		

En cualquier caso, los datos consignados evidencian cómo el problema más grave del Ferrocarril Santander-Bilbao era la eventual rentabilidad de la línea Zalla-Solares, la más costosa en números absolutos y relativos, y, también, la que menor grado de desarrollo tenía a la altura de 1897. En

resumidas cuentas, ¿el funcionamiento de la línea demostraría que era rentable la explotación a larga distancia entre Bilbao y Santander?, ¿sus productos serán suficientes para compensar los gastos del tramo de 78 Kms.?, ¿o bien había sido un error empresarial aspirar a un objetivo diferente a la explotación de trenes de cercanías?

En este sentido, los resultados de 1897 evidenciaron las dificultades de conseguir similar rentabilidad para toda la línea. El ejercicio se saldaba con un alto coeficiente de explotación, el 50'16 %, que difícilmente podía augurar un espléndido futuro para la empresa. Más significativo aún: mientras los coeficientes de la línea del Cadagua y del Santander-Solares eran aceptables - especialmente los de la primera -, el Zalla-Solares llegaba al 64'37 %. Los gastos eran, en este tramo, casi dos terceras partes de los ingresos.

Resultados de la explotación de las líneas del Ferrocarril Santander-Bilbao. 1897

	P. Brutos	Gastos	P. Líquidos Explotación	Coefficiente
Cadagua	576.411	224.688	351.723	38,98%
Zalla-Solares	642.824	413.790	229.034	64,37%
Santander-Solares	388.334	162.644	225.690	41,88%
TOTAL	1.607.571	801.122	806.448	50,16%

La situación es más clara si se refieren Productos Brutos, Gastos y Productos Líquidos a la distancia que tenía cada tramo. En el cuadro siguiente puede apreciarse cómo la línea del Cadagua y del Santander-Solares conseguían resultados similares, con unos productos brutos en torno a 20.500 ptas./Km., unos gastos de 8.000-8.500 ptas./Km y unos resultados en torno a 12.000 ptas. por kilómetro. Ciertamente, los gastos del Zalla-Solares eran más reducidos - casi un 40 % menos que los del Santander-Solares -, pero los Productos Brutos resultaban considerablemente inferiores, un 60 % menos que los de los otros dos tramos.

Resultados de la explotación de las líneas del Ferrocarril Santander-Bilbao. Productos y Gastos por kilómetro. 1897

	P. Brutos	Gastos	P. Líquidos
Cadagua	20.586	8.025	12.562
Zalla-Solares	8.241	5.305	2.936
Santander-Solares	20.439	8.560	11.878
TOTAL	12.861	6.409	6.452

¿Porqué tan notables diferencias? Analizaremos más adelante los tráficos y resultados concretos que por los distintos aspectos tuvo cada tramo de la línea. Sin embargo, las cifras que recogemos a continuación señalan ya algunas características del diferente funcionamiento de cada línea. Obsérvese que el Zalla-Solares presenta significativas diferencias con respecto a los otros dos en cuanto a su estructura de gastos. Los de “material y tracción” y “vía y obras” eran considerablemente los más importantes. Mientras, los otros dos tramos, más desarrollados, presentaban, como la partida más importante, la organización del movimiento y tráfico.

Distribución de los gastos de las líneas del Ferrocarril Santander-Bilbao. 1897.

	Administra- ción	Movi- miento y Tráfico	Material y Tracción	Via y Obras	Total
Cadagua	5,48 %	44,59 %	30,80 %	19,13 %	100 %
Zalla-Solares	7,07 %	18,95 %	42,18 %	31,80 %	100 %
Santander-Solares	7,99 %	36,19 %	28,19 %	27,36 %	100 %
TOTAL	6,82 %	29,65 %	36,14 %	27,39 %	100 %

Como puede apreciarse a partir de los datos anteriores, el aspecto clave en los respectivos resultados de cada línea eran los distintos niveles de ingresos que conseguían. Para estudiar tales diferencias - y para caracterizar el funcionamiento de los tres tramos del ferrocarril - nos centraremos en los dos negocios fundamentales de la compañía, esto es, en el transporte de viajeros y de mercancías, que juntos devengaban millón y medios de pesetas, el 96 % del total de productos brutos.

El tramo que conseguía más abultados ingresos brutos era, lógicamente, el más largo, el Zalla-Solares, que conseguía más del 40 % del total. Téngase en cuenta, sin embargo, que desde el punto de vista de su longitud y de sus costos de instalación suponía casi dos tercios de la línea.

Productos Brutos de las líneas del Ferrocarril Santander-Bilbao en concepto de viajeros y mercancías. 1897

(en pesetas)

	VIAJEROS	MERCANCIAS	TOTAL	PORCENTAJE
Cadagua	242.131	283.601	525.732	34,10%
Zalla-Solares	461.871	170.962	632.833	41,04 %
Santander-Solares	261.697	121.597	383.294	24,86 %
TOTAL	965.699	576.160	1.541.859	100,00 %

A la altura de 1897, podría afirmarse que el Ferrocarril Santander-Bilbao era fundamentalmente un tren de viajeros, puesto que el 63 % de los ingresos brutos conseguidos por el binomio viajeros/mercancías provenían de esta faceta. Había, no obstante, diferencias significativas entre los tres tramos que estudiamos. En el Ferrocarril del Cadagua los ingresos más importantes los devengaban las mercancías. Por contra, en el Zalla-Solares los producidos por este aspecto apenas superaban la cuarta parte de los ingresos.

Distribución porcentual de los productos brutos de las líneas del Ferrocarril Santander-Bilbao en concepto de viajeros y mercancías. 1897.

	VIAJEROS	MERCANCIAS	TOTAL
Cadagua	46,06 %	53,94 %	100,00 %
Zalla-Solares	72,98 %	27,02 %	100,00 %
Santander-Solares	68,28 %	31,72 %	100,00 %
TOTAL	62,63 %	37,37 %	100,00 %

Características del funcionamiento de cada línea

Para comprender las diferencias arriba apreciadas, analizaremos en este apartado el tipo de transportes que realizaba cada línea, teniendo en cuenta la frecuencia de las expediciones de viajeros y de mercancías, los ritmos estacionales y, por tanto, las características de su respectivo mercado ferroviario.

Ferrocarril del Cadagua

Era, de los tres tramos, el que mayor número de trenes dedicaba al transporte de mercancías, con el 35 % del total. Si se tiene en cuenta las distancias que recorrían, sin embargo, no ocupaba tan privilegiado lugar: sólo el 21 % de los 129.313 kilómetros recorridos en esta línea se dedicaban a esta función. Y es que las distancias medias de los trayectos realizados por los trenes de mercancías eran sustancialmente inferiores a las de las expediciones de viajeros. Ha de pensarse, pues, que eran habituales los envíos de mercancías desde las minas y fábricas próximas a Zorroza.

En lo que al transporte de viajeros se refiere, aparecía como un negocio consolidado. 12 viajes diarios se realizaban habitualmente para esta función, transportándose en invierno entre 19.000 y 22.000 viajeros mensua-

les. Los meses de verano aumentaba sustancialmente la utilización de este ferrocarril, alcanzándose hasta los 39.000 viajeros en agosto. Esto no obstante, no era necesario incrementar de forma radical el número de trenes dedicados a esta función. Una expedición más cada dos días servía, en agosto, para conseguir el aumento de usuarios reseñado. Todo indica, pues, que en este tramo la compañía ferroviaria mantenía todo el año una relativamente alta frecuencia de trenes de viajeros, que hacía innecesario aumentarlos en verano. Por eso, es el tramo que presenta una menor media de usuarios por tren, 67'7.

En conjunto, la línea Zorroza-Valmaseda contaba con un mercado relativamente sólido. El transporte de viajeros permitía la circulación de 12 trenes diarios. El de mercancías oscilaba entre 4'7 y 8'2 trenes/día. Este aspecto, sin embargo, no presentaba un acusado movimiento estacional, como el de los viajeros. Sí contaba con un comercio mínimo de 6.000-8.000 Tms. mensuales, que a fines de 1897 parecía estabilizarse en torno a 12.000 Tms./mes. Los trenes de mercancías transportaron, como media, 45 Tms.

Los cuadros siguientes recogen los datos mensuales y globales del tráfico del Ferrocarril del Cadagua.

Trenes dedicados al transporte de viajeros en el tramo Valmaseda-Zorroza. 1897

	Trenes	Trenes/día	Kilometros recorridos	Kilometros por tren
ENERO	372	12,00	9.122	24,5
FEBRERO	336	12,00	7.298	21,7
MARZO	372	12,00	8.122	21,8
ABRIL	362	12,07	7.888	21,8
MAYO	379	12,23	8.255	21,8
JUNIO	362	12,07	9.024	24,9
JULIO	377	12,16	9.393	24,9
AGOSTO	390	12,58	9.826	25,2
SEPTIEMBRE	361	12,03	9.019	25,0
OCTUBRE	372	12,00	8.282	22,3
NOVIEMBRE	300	10,00	7.860	26,2
DICIEMBRE	372	12,00	8.122	21,8
TOTAL	4.415	12,10	102,211	23,2

Usuarios del tramo Valmaseda-Zorroza

	Número de viajeros	Viajeros/tren
ENERO	19.787	53,2
FEBRERO	18.916	56,3
MARZO	20.586	55,3
ABRIL	20.425	56,4
MAYO	22.275	58,8
JUNIO	25.199	69,6
JULIO	30.032	79,7
AGOSTO	39.477	101,2
SEPTIEMBRE	30.847	85,4
OCTUBRE	27.094	72,8
NOVIEMBRE	22.103	73,7
DICIEMBRE	21.698	58,3
TOTAL	298.862	67,7

Trenes dedicados al transporte de mercancías en el tramo Valmaseda-Zorroza. 1897

	Trenes	Trenes/día	Kilometros recorridos	Kilometros por tren
ENERO	232	7,48	2.166	9,3
FEBRERO	210	7,50	2.016	9,6
MARZO	191	6,16	1.855	9,7
ABRIL	193	6,43	1.882	9,8
MAYO	200	6,45	1.860	9,3
JUNIO	147	4,90	1.988	13,5
JULIO	180	5,81	2.489	13,8
AGOSTO	146	4,71	1.985	13,6
SEPTIEMBRE	140	4,67	1.864	13,3
OCTUBRE	199	6,42	2.976	15,0
NOVIEMBRE	246	8,20	3.073	12,5
DICIEMBRE	239	7,71	3.001	12,6
TOTAL	2.328	6,38	27,102	11,6

Transporte de mercancías en el tramo Valmaseda-Zorroza.1897

	Mercancías (Tms.)	Mercancías/tren (Kgs.)
ENERO	8.878	38.269
FEBRERO	9.400	44.763
MARZO	6.186	32.385
ABRIL	5.719	29.633
MAYO	8.085	40.423
JUNIO	8.472	57.635
JULIO	9.122	50.677
AGOSTO	7.654	52.426
SEPTIEMBRE	7.988	57.058
OCTUBRE	10.105	50.778
NOVIEMBRE	12.893	52.411
DICIEMBRE	12.265	51.318
TOTAL	106.770	45.864

El Ferrocarril Zalla-Solares

La escasa intensidad y la irregularidad eran las notas más reseñables en los tráficos del tramo Zalla-Solares.

Su principal negocio era el transporte de viajeros, al que dedicaba el 76 % de los trenes (y el 71 % de los kilómetros que se recorrían en esta línea). En 1987 transportó 291.000 viajeros, que, si bien eran más que los del Ferrocarril del Cadagua - pero sólo un 60 % de los del Santander-Solares -, suponían una reducida utilización de esta vía, habida cuenta de que correspondían a un trayecto tres veces mayor que la línea Valmaseda-Zorroza.

Tenía, durante los meses de invierno, un mercado de viajeros muy inferior en términos relativos al de las otras dos líneas. Transportaba entonces entre 16.000 y 20.000 viajeros mensuales, menos que los otros dos tramos, pese a abarcar una distancia considerablemente más larga. En tales meses bastaba una media de 6 trenes diarios. Durante el verano casi se duplicaban los viajeros. En agosto llegaban a 37.000. Era necesario incrementar considerablemente el número de trenes, que llegaban a la media de 8'3 por día.

De esta forma, el Zalla-Solares aparecía, en su vertiente de tren de viajeros, como una línea de muy reducida utilización habitual, aunque se disparaba ésta en verano. Los índices de utilización veraniega no alcanzaban, sin embargo, los mínimos de los otros dos tramos.

Aún menos constante e intenso era el transporte de mercancías por esta línea. Sólo entre enero y marzo superó las 1.000 Tms./mes. Entre abril y

agosto se movió en torno a las 500 Tms. mensuales, para alcanzar los cuatro últimos meses del año unas 900 Tms./mes, cifra tanto más preocupante por cuando las dos líneas de los extremos conseguían estos meses tráficos de 10.000-12.000 Tms. (Cadagua) y 4.000-7.000 Tms. (Solares-Santander) mensuales. Apenas existía, por tanto, un tráfico de mercancías a larga distancia. El aumento del transporte de las líneas de los extremos sólo incidía marginalmente en la vía intermedia. Bastaban, para las mercancías del Zalla-Solares, dos trenes diarios, con una carga media de 17'4 Tms.

Un escaso transporte de viajeros, un casi anecdótico movimiento de mercancías: difícilmente podría augurarse para el tramo Zalla-Solares una utilización suficiente, mientras no creciesen y se estabilizasen sus tráficos. Mientras, debía contentarse con el incremento veraniego de viajeros. No bastaba, desde luego, para rentabilizarlo.

Trenes dedicados al transporte de viajeros en el tramo Zalla-Solares. 1897

	Trenes	Trenes/día	Kilometros recorridos	Kilometros por tren
ENERO	186	6,00	11.904	64,00
FEBRERO	142	5,07	10.752	75,72
MARZO	186	6,00	11.904	64,00
ABRIL	182	6,07	11.678	64,16
MAYO	198	6,39	12.623	63,75
JUNIO	210	7,00	13.320	63,43
JULIO	256	8,26	14.362	56,10
AGOSTO	257	8,29	14.622	56,89
SEPTIEMBRE	243	8,10	13.502	55,56
OCTUBRE	194	6,47	12.091	62,32
NOVIEMBRE	181	6,03	11.328	62,59
DICIEMBRE	186	6,00	11.718	63,00
TOTAL	2.421	6,63	149,834	61,89

Usuarios del tramo Valmaseda-Zorroza

	Numero de viajeros	Viajeros/tren
ENERO	186	91,11
FEBRERO	142	126,24
MARZO	186	102,16
ABRIL	182	108,00
MAYO	198	118,59
JUNIO	210	116,66
JULIO	256	126,43
AGOSTO	257	142,79
SEPTIEMBRE	243	148,64
OCTUBRE	194	131,32
NOVIEMBRE	181	112,66
DICIEMBRE	186	105,09
	2.421	210,41

Trenes dedicados al transporte de mercancías en el tramo Valmaseda-Zorroza. 1897

	Trenes	Trenes/día	Kilometros recorridos	Kilometros por tren
ENERO	64	2,06	4.933	77,1
FEBRERO	56	2,00	4.582	81,8
MARZO	62	2,00	4.898	79,0
ABRIL	61	2,03	4.786	78,5
MAYO	63	2,03	4.915	78,0
JUNIO	60	2,00	5.280	88,0
JULIO	62	2,00	4.786	77,2
AGOSTO	63	2,03	6.861	108,9
SEPTIEMBRE	62	2,07	4.680	75,5
OCTUBRE	63	2,03	4.851	77,0
NOVIEMBRE	62	2,07	4.680	75,5
DICIEMBRE	62	2,00	4.886	78,8
TOTAL	740	2,03	60.041	81,1

Transporte de mercancías en el tramo Valmaseda-Zorroza.

	Mercancías (Tms.)	Mercancías/tren (Kgs.)
ENERO	1.710	26.720
FEBRERO	2.412	43.074
MARZO	2.781	44.863
ABRIL	402	6.586
MAYO	428	6.788
JUNIO	563	9.385
JULIO	461	7.440
AGOSTO	406	6.443
SEPTIEMBRE	997	16.082
OCTUBRE		
NOVIEMBRE	793	12.793
DICIEMBRE	962	15.515
TOTAL	12.879	17.404

El Ferrocarril Santander-Solares

El ferrocarril Santander-Solares estaba volcado en el tráfico de viajeros, al que dedicaba el 86 % de sus trenes. Contaba, para ello, con un sólido mercado, que se medía, en invierno, en 30.000-35.000 viajeros mensuales, un nivel que sólo alcanzaban los otros dos tramos en verano. Para mover ese volumen de viajeros realizaba 14 expediciones diarias. Además, las aumentaba considerablemente en verano: en agosto llegaba a los 67.000 viajeros, para lo que debía organizar 24 trenes diarios. Contra lo que sucedía en el del Cadagua, estos incrementos del tráfico debía conseguirlos con un mayor número de viajes, por la probable saturación habitual de sus expediciones o por la necesidad de diversificar las ofertas horarias durante los meses veraniegos. En cualquier caso, su mercado de viajeros parecía firme y consolidado.

No podría decirse lo mismo de su transporte de mercancías, habida cuenta de su irregularidad. Algunos meses llegaba a altas cifras - 7.000 Tms. -, pero eran más frecuentes aquellos en que se movía entre 3.000 y 5.000 Tms., sin que faltasen los que se reducía a 1.000 Tms. o menos. No debía organizar transportes especiales para las minas o fábricas próximas a Santander. Así lo indican los largos recorridos de sus trenes de mercancías, que llevan a pensar que las expediciones de mercancías recorrían todo el trayecto. No era, pues, un tráfico consolidado, como lo demuestra la escasez e irregularidad de estos trenes, que oscilaban entre 2 y 4 viajes diarios.

**Trenes dedicados al transporte de viajeros en el tramo
Solares-Santander. 1897**

	Trenes	Trenes/día	Kilometros recorridos	Kilometros por tren
ENERO	434	14,00	7.874	18,1
FEBRERO	392	14,00	7.112	18,1
MARZO	436	14,06	7.912	18,1
ABRIL	422	14,07	7.634	18,1
MAYO	446	14,39	8.102	18,2
JUNIO	660	22,00	8.754	13,3
JULIO	714	23,03	10.823	15,2
AGOSTO	722	23,29	10.421	14,4
SEPTIEMBRE	734	24,47	9.868	13,4
OCTUBRE	496	16,00	8.277	16,7
NOVIEMBRE	420	14,00	7.398	17,6
DICIEMBRE	434	14,00	7.626	17,6
TOTAL	6.310	17,29	101.321	16,1

Usuarios del tramo Solares-Santander

	Numero de viajeros	Viajeros/tren
ENERO	29.895	68,9
FEBRERO	31.467	80,3
MARZO	34.851	79,9
ABRIL	34.476	81,7
MAYO	39.756	89,1
JUNIO	41.990	63,6
JULIO	62.536	87,6
AGOSTO	67.599	93,6
SEPTIEMBRE	57.574	78,4
OCTUBRE	48.146	97,1
NOVIEMBRE	37.039	88,2
DICIEMBRE	35.912	82,7
TOTAL	523.250	82,9

Trenes dedicados al transporte de mercancías en el tramo Santander-Solares. 1897

	Trenes	Trenes/día	Kilometros recorridos	Kilometros por tren
ENERO	64	2,06	1.194	18,7
FEBRERO	59	2,11	1.471	24,9
MARZO	76	2,45	1.443	19,0
ABRIL	63	2,10	1.136	18,0
MAYO	71	2,29	1.170	16,5
JUNIO	79	2,63	1.381	17,5
JULIO	81	2,61	1.365	16,9
AGOSTO	97	3,13	1.666	17,1
SEPTIEMBRE	71	2,37	1.061	14,9
OCTUBRE	83	2,77	1.420	17,1
NOVIEMBRE	91	3,03	1.402	15,4
DICIEMBRE	131	4,23	1.878	14,3
TOTAL	960	2,65	16.590	17,1

Transporte de mercancías en el tramo Santander-Solares.1897

	Mercancías (Tms.)	Mercancías/tren (Kgs.)
ENERO	1.958	30.590
FEBRERO	3.418	57.930
MARZO	4.472	58.836
ABRIL	1.037	16.461
MAYO	980	13.800
JUNIO	3.444	43.592
JULIO	4.175	51.537
AGOSTO	7.755	79.950
SEPTIEMBRE	1.757	24.751
OCTUBRE	4.251	51.216
NOVIEMBRE	4.162	45.735
DICIEMBRE	7.762	59.250
TOTAL	45.169	46.614

Los tres tramos del Ferrocarril Santander-Bilbao. Comparación

Conforme a lo expuesto, los negocios del Ferrocarril Santander-Bilbao estaban deficientemente articulados. Podían distinguirse en él dos trenes de cercanías, con estructuras y dinámicas propias: el Ferrocarril del Cadagua

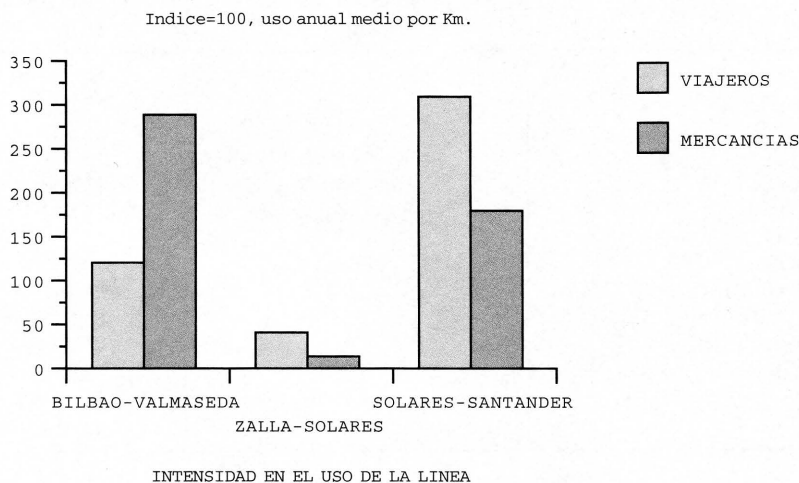
y el Solares-Santander. Pero no existía entre ambos un comercio significativo. No funcionaba el ferrocarril como un tren de larga distancia.

El del Cadagua aparecía como un ferrocarril con un mercado local sólido, tanto de viajeros como de mercancías, aspecto éste en el que era habitual la realización de breves trayectos que unían directamente fábricas y minas con la terminal de Zorroza.

El Santander-Solares constituía, sobre todo, un tren de cercanías casi especializado en el transporte de viajeros, que utilizaban el ferrocarril con cierta intensidad. El transporte de mercancías, por contra, tenía aún un desarrollo exiguo, sin que hubiese trenes que se dedicasen en exclusiva al transporte entre determinados centros productivos y la capital.

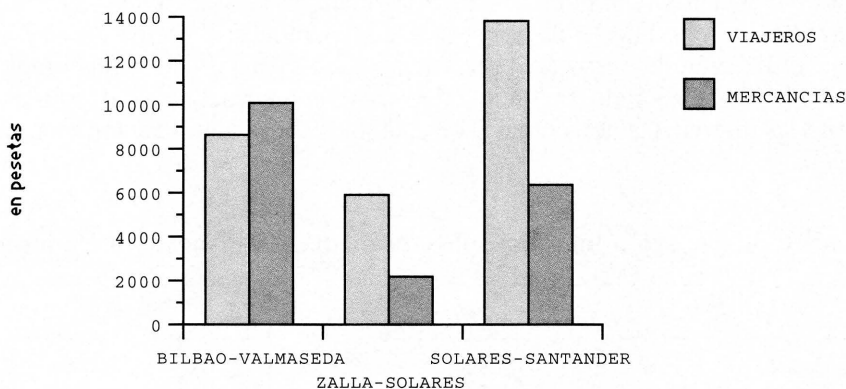
Pero era el tramo Zalla-Solares el talón de Aquiles de la empresa. Apenas se utilizaba como elemento de transporte de mercancías. Su uso línea por viajeros era, también, escaso. Ahora bien: la rentabilidad de la compañía dependía, en realidad, de que se potenciase esta línea, es decir, de que, efectivamente, el Santander-Bilbao superase el estadio de un ferrocarril compuesto por trenes de corta irradiación local y limitada integración. Dependía de que funcionase como tren de larga distancia.

El gráfico siguiente recoge la intensidad con que se utilizaban los distintos tramos. Para ello, hemos tenido en cuenta la longitud de cada línea, calculan las medias de viajero y mercancías por Kilómetro.



Evidencia el gráfico que tanto desde la perspectiva de viajeros como desde la de mercancías el Zalla-Solares aislaba a las otras dos líneas de mayor utilización. Hace ver, también, que el Cadagua tenía la más intensa utilización para el transporte de mercancías, mientras que la primacía para los viajeros correspondía al Solares-Santander.

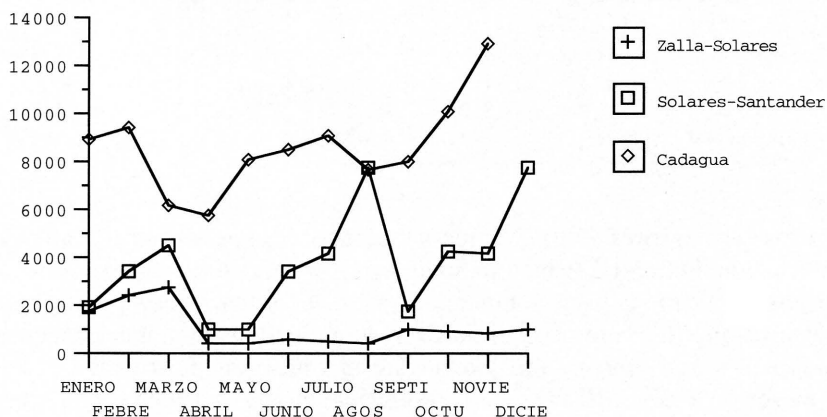
Ahora bien: cabría pensar que la representación anterior distorsiona la realidad, al ceñirse al dato viajeros/km. o mercancías/km., sin tener en cuenta la posibilidad de que, por utilizarlo viajeros o mercancías en mayores o menores recorridos, la rentabilidad de cada tramo fuese diferente. Por eso, hemos elaborado el siguiente gráfico, que introduce un nuevo baremo, el de los productos que por Kilómetro conseguían los distintos tramos analizados, baremo que guarda relación directa con el grado de utilización de cada tramo.



PRODUCTOS BRUTOS POR KM. DE LINEA

Como puede apreciarse, en especial en lo que se refiere al tráfico de mercancías, el Zalla-Solares actuaba como un auténtico corte en los transportes ferroviarios.

De que no era un ferrocarril integrado en el transporte de mercancías da cuenta también el siguiente gráfico, elaborado a partir del volumen total



Cabe señalar, en especial, que cada tramo seguía su propia dinámica, sin que parezca existir ninguna correlación entre las tres líneas. Sí existían movimientos similares en el Cadagua y el Santander-Solares, pero parece evidente que sus respectivas caídas o ascensos no repercutían en el comercio a larga distancia, que necesariamente debería reflejarse en el comportamiento de la línea representativa del Zalla-Solares, estancada a un nivel muy bajo cuando durante la segunda mitad del año ascendían los transportes de los otros dos tramos.

Hemos aludido ya a la acusada estacionalidad que describía el transporte de viajeros. Como era de esperar, tales variaciones mensuales eran mayores en los viajeros de primera y de segunda que en los de tercera, cuya utilización del ferrocarril presentaba mayor estabilidad. Para comprobarlo, hemos elaborado un “índice de variación mensual”, calculado a partir de las diferencias porcentuales de cada mes sobre la utilización mensual media.

Índice de variación mensual sobre la media. Transporte de viajeros

CLASE	1. ^a	2. ^a	3. ^a	TOTAL
Cadagua	40,8	38,6	14,6	19,0
Zalla-Solares	46,5	38,8	18,4	22,9
Solares-Santander	52,3	44,8	19,7	23,8

(Elaboración propia. Media de las diferencias porcentuales de cada mes sobre la media de viajeros mensuales)

Distribución de las distintas clase de viajeros.

Número de viajeros de cada clase y totales.

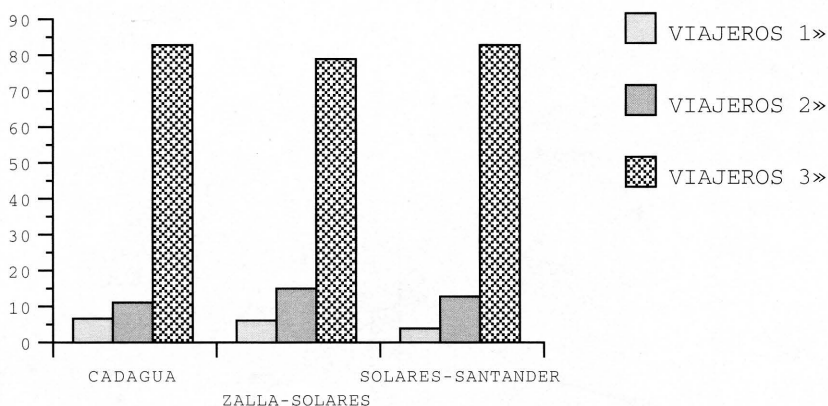
CLASE	1. ^a	2. ^a	3. ^a	TOTAL
Cadagua	19.173	33.073	246.616	298.862
Zalla-Solares	17.812	44.167	229.533	291.512
Solares-Santander	21.543	67.319	434.388	523.250

Los ferrocarriles Zalla-Solares y Santander-Solares eran los que presentaban un índice de estacionalidad más alto. En todos los tramos, los viajeros de primera y de segunda, y por este orden, presentaban mayor oscilación que los de tercera: el índice resume bien las distintas frecuencias relativas con que unos y otros recurrían al transporte ferroviario durante los meses de verano. El Ferrocarril del Cadagua, que no unía directamente

ninguna localidad vacacional, presentaba variaciones más reducidas que los otros dos. Sin embargo, no era el que transportaba un porcentaje menor de viajeros de primera y de segunda, pese a que este tren no se utilizaba directamente para acceder a los lugares de veraneo. A este respecto, la primacía correspondía al Zalla-Solares, probablemente por que unía a su marcada estacionalidad la necesidad de recorrer una larga distancia.

Distribución porcentual de las distintas clases de viajeros

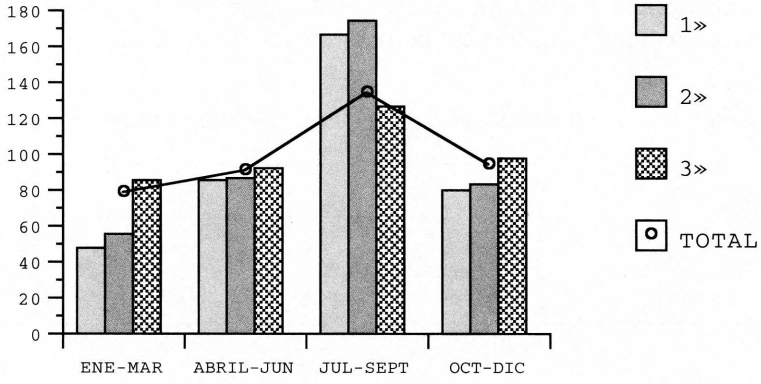
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	TOTAL
Cadagua	6,4	11,1	82,5	100,0
Zalla-Solares	6,1	15,2	78,7	100,0
Solares-Santander	4,1	12,9	83,0	100,0



Los siguientes gráficos recogen los distintos movimientos estacionales de viajeros de primera, de segunda y de tercera en cada ferrocarril. Permiten comprobar cómo todos ellos se vieron afectados por similares movimientos, que primaban la utilización del ferrocarril durante los meses de julio-septiembre, así como la distinta intensidad en que cada uno de ellos se veía afectado por esta circunstancia.

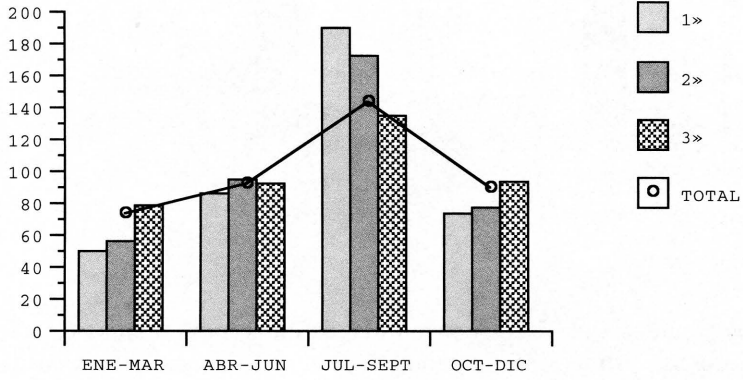
Cabe apreciar cómo en el tramo intermedio durante los meses de verano se llegaba a una utilización casi 200 % mayor que la media mensual, mientras que en el Santander-Solares la diferencia se aproximaba al 250 %. En el Cadagua la variación se aproximaba, sólo, al 180 %.

FERROCARRIL DEL CADAGUA



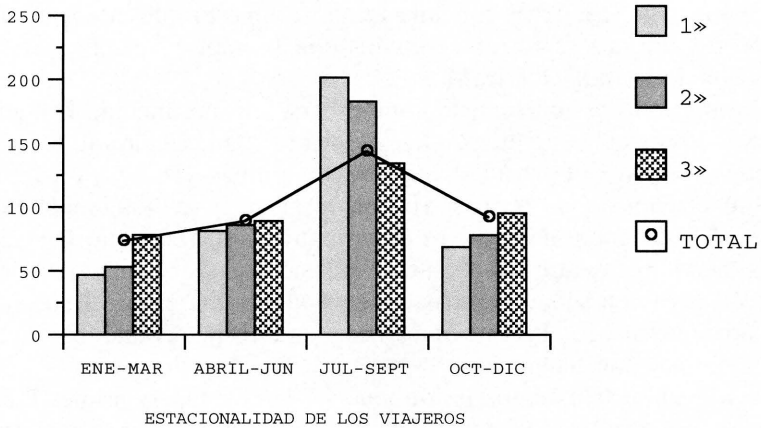
ESTACIONALIDAD DE LOS VIAJEROS

FERROCARRIL ZALLA-SOLARES



ESTACIONALIDAD DE LOS VIAJEROS

FERROCARRIL SOLARES-SANTANDER



**Movimientos estacionales en el transporte de viajeros:
variación porcentual sobre la media**

CADAGUA	1. ^a	2. ^a	3. ^a	Total
ENE-MAR	47,7	55,1	85,1	79,4
ABRIL-JUN	85	86,7	91,9	90,9
JUL-SEPT	166,3	174,7	126,4	134,3
OCT-DIC	79,6	83,5	97,6	94,9
ZALLA-SOLARES				
ENE-MAR	49,76	55,82	79,28	73,9
ABR-JUN	86,57	94,52	92,96	92,8
JUL-SEPT	190,28	172,21	135,39	144,3
OCT-DIC	73,39	77,45	93,4	89,7
SANTANDER-SOLARES				
ENE-MAR	47,1	52,5	78,1	73,6
ABR-JUN	82	86,6	89,5	88,8
JUL-SEPT	201,9	182,8	134,5	144,3
OCT-DIC	68,9	78,1	96	92,6

Explotación de los Ferrocarriles Santander-Bilbao entre 1897 y 1913

Los años 1897-1913 constituyen un periodo homogéneo en la historia del Ferrocarril Santander-Bilbao. El primer año reseñado fue el del comienzo de la explotación conjunta de la línea de Bilbao a Santander. Los siguientes, los de la definitiva conformación del ferrocarril, al abrirse los ramales que, conforme a lo previsto inicialmente, permitirían a la Compañía ob-

tener todo su rendimiento de las capacidades ferroviarias del trayecto que tenía a su cargo. En 1913 concluía una fase, puesto que desde el año siguiente sus tráficos se vieron afectados por los rápidos cambios que produjo el inicio de la I Guerra Mundial.

Durante este periodo puede comprobarse en qué medida habían sido correctos los cálculos empresariales que habían dado lugar a la Compañía. ¿Se crearon nexos económicos entre las capitales vizcaína y cántabra?, ¿cambió el carácter del ferrocarril con respecto a su funcionamiento de 1897?, ¿la existencia de esta vía de comunicación favoreció las transacciones mercantiles entre las comarcas afectadas? Los resultados de su explotación permiten sentar algunas conclusiones sobre el papel que jugó el ferrocarril que recorría las Encartaciones y unía Bilbao con la franja costera de Cantabria y con Santander.

Para evaluar tales datos ha de tenerse en cuenta, en primer lugar, el crecimiento que tuvo esta línea. Aunque dejamos de momento a un lado la adquisición por esta compañía de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia, puede comprobarse que continuó la construcción de ramales. Se buscaban, así, las conexiones que permitiesen el pleno rendimiento de la línea que existía a fines de 1897. Los 133 Kms. de este año se habían convertido, a fines de 1913, en casi 147 Kms.

Se construyeron las siguientes líneas:

- La de doble vía entre Bilbao y Zorroza, que permitiese el acceso a la capital vizcaína desde el antiguo Ferrocarril del Cadagua.

- El ramal La Industrial-Azbarren. Este tramo tenía funciones claves desde la óptica de los directivos de la Compañía. Salía de las proximidades de La Casilla y se dirigía hacia Dos Caminos; cruzaba el Nervión y enlazaba con los Ferrocarriles Vascongados. Servía, pues, para completar la unión ferroviaria entre Santander y San Sebastián. Por otra parte, un pequeño ramal se dirigía hacia el monte Miravilla, donde conectaba con el importante yacimiento minero que allí se encontraba. Así mismo, el La Industrial-Azbarren servía para unir el Ferrocarril Santander-Bilbao con el Bilbao-Las Arenas-Plencia, al enlazar con otro rama que la compañía construyó entre Matico y Azbarren. De esta manera, el ramal La Industrial-Azbarren se convirtió en el nexo de unión entre los ferrocarriles de vía estrecha de Vizcaya. Con él enlazaba, directa o indirectamente, el Ferrocarril Santander-Bilbao, el Bilbao-San Sebastián, el Bilbao-Las Arenas-Plencia y el Ferrocarril de la Robla.

- Ferrocarril Solares-Liérganes, construido por la Compañía respondiendo a iniciativas locales.

Tales iniciativas, que complementaban las líneas básicas construidas a la altura de 1897, incrementaron considerablemente los gastos de instalación del ferrocarril. El cuadro siguiente recoge lo que esta cuenta representaba a fines de 1897. Pese a que habían cambiado los criterios contables

- en 1913 se evaluaba conjuntamente el material móvil, que en 1897 se distribuía en los tres tramos de que por entonces se componía la línea -, los datos permiten algunas valoraciones.

Gastos de instalación de las líneas del Ferrocarril Santander- Bilbao.

	1897	1913
Cadagua	3.176.157	3.012.341
Cadagua-Doble vía		356.919
Zalla-Solares	10.815.398	11.562.382
Santander-Solares	4.466.600	3.993.237
La Industrial-Azbarren		2.953.463
Bilbao-Zorroza		4.787.563
Bilbao-Zorroza-Doble vía		408.409
Solares-Liérganes		807.222
Material Móvil		5.409.529
Talleres		252.928
Varios		559.389
Total	18.458.155	34.103.387
AUMENTO		84,8%

En conjunto, el valor de la línea había aumentado en un 84'8 %. A los 18'5 millones que habían costado las tres líneas básicas (que unían Zorroza y Santander) se unían los casi 16 millones que suponían los ramales y los aumentos de material móvil. Cabe reseñar, en especial, los altos costos de los cortos trazados Bilbao-Zorroza y La Industrial-Azbarren. Los del primero se justificaban por los caros terrenos urbanos que tuvo que atravesar, por la ocupación de un amplio solar en el Ensanche bilbaíno, por la construcción de la moderna estación terminal, por la instalación de una estación de mercancías en la Casilla y por la apertura del túnel entre ésta y aquella. Baste señalar que sus terrenos y edificios costaron, en total, 1.275.000 ptas., más que lo que por los mismos conceptos había supuesto el resto de la línea (entre Zorroza y Santander, e incluyendo los ramales de Liérganes y Azbarren, terrenos y edificios costaron algo menos de un millón de pesetas). Los altos costos del La Industrial-Azbarren se debieron a las difíciles obras, que incluían varios túneles y un puente sobre el Nervión, en un terreno abrupto. Los trabajos en esta vía costaron más de dos millones de pesetas, una cantidad similar a la que juntos supusieron el Zorroza-Valmaseda y el Santander-Solares.

Estas nuevas instalaciones colaboraron al desarrollo del tráfico. Al comparar los resultados de 1897 y de 1913 se comprueba, efectivamente, que en 16 años se había incrementado notablemente el negocio ferroviario. Así lo corroboran los datos siguientes:

- El número de trenes que circulaban por la línea había ascendido en un 117'5 %.

- No habían experimentado tan espectacular aumento los kilómetros recorridos - en conjunto, las distintas expediciones recorrían menores distancias -. Aún así, habían aumentado casi un 80 %.

- El número de viajeros transportados había experimentado un aumento del 23 %, porcentaje que hemos de considerar modesto, toda vez que apenas superaba el incremento relativo de las vías en explotación.

- Por contra, la circulación de mercancías había crecido de forma espectacular. Las toneladas transportadas se habían multiplicado por 5'1.

- Los productos conseguidos por los transportes de viajeros y de mercancías habían crecido, también, sustancialmente. Los porcentajes que presentaban tales aumentos no se correspondían, sin embargo, con los anteriormente citados. Los que se conseguían por viajeros aumentaban un 53'7 %, un porcentaje mayor, por tanto, que el del crecimiento de viajeros. Lo contrario sucedía con los productos brutos del transporte de las mercancías que, sin embargo, se multiplicaban por 3'3. En todo caso, los productos brutos por mercancías superaban a los que devengaban los viajeros.

En este aspecto, al menos, había cambiado el carácter del ferrocarril, convertido en un tren cuyos productos dependían, sobre todo, de las mercancías, frente al punto de partida en el que el principal negocio era el transporte de viajeros.

Crecimiento del transporte ferroviario entre 1897 y 1913.

(Índice de 1913: base = 100, 1897

	1897	1913	INDICE 1913
Kms. de línea	125	147	117,6
Número de trenes	13.466	29.285	217,5
Kms. recorridos	472.701	850.457	179,9
Número de viajeros	1.113.626	1.368.385	122,9
Tms. de mercancías	164.818	841.752	510,7
Ptas. por viajeros	965.701	1.484.146	153,7
Ptas. por mercancías	576.162	1.949.599	338,4

¿Hasta qué punto, sin embargo, puede hablarse de cambios sustanciales en los negocios del Ferrocarril Santander-Bilbao? La consulta a la evolución de las distintas partidas que componen su contabilidad permite establecer algunas conclusiones:

a) No aumentaron radicalmente los viajeros. Como hemos visto, en 1913 eran sólo un 23 % más que en 1897. Sin embargo, sí hubo algunos

cambios significativos en este mercado. Así lo expresa el contraste entre la evolución mensual de los viajeros de uno y otro año. En ambos se aprecia similar movimiento cíclico, con un considerable aumento de la utilización del tren durante los meses de verano y caída desde el otoño hasta la primavera. Ahora bien: la estacionalidad era más acusada en 1897 que en 1913. De hecho, el aumento de viajeros se concentró, en especial, en la utilización habitual - la de los meses de invierno - de este ferrocarril, siendo más atenuada en verano. En efecto: el transporte de viajeros durante los meses no vacacionales fue en 1913 por lo común superior a los 90.000, llegando a superar a veces los 100.000 viajeros mensuales. Dieciséis años antes se movía en torno a los 70.000. El de 1913 era, por tanto, un mercado más consolidado. Por contra, los viajeros de agosto - en uno y otro año este mes marcó el máximo - subieron de 144.000 a 161.000, un ascenso que, con ser importancia, tenía menor intensidad relativa.

	1897	1913	1897	1913
ENERO	66.634	96.815	71,8%	84,9%
FEBRERO	68.312	86.422	73,6%	75,8%
MARZO	74.439	105.356	80,2%	92,4%
ABRIL	74.557	91.290	80,3%	80,1%
MAYO	85.511	96.991	92,1%	85,1%
JUNIO	93.687	112.831	101,0%	98,9%
JULIO	124.337	144.167	134,0%	126,4%
AGOSTO	144.182	161.234	155,4%	141,4%
SEPTIEMBRE	124.561	144.222	134,2%	126,5%
OCTUBRE	100.710	125.523	108,5%	110,1%
NOVIEMBRE	79.537	106.838	85,7%	93,7%
DICIEMBRE	77.159	96.128	83,1%	84,3%
	1.113.626	1.368.385		

b) Similar tendencia hacia la consolidación del mercado de viajeros señala su distribución entre clases. Como cabía esperar, los tres tipos de viajeros experimentaron aumentos significativos entre 1897 y 1913. No obstante, no crecieron en los mismos porcentajes. Apenas lo hacían los viajeros de primera, que sólo subieron un 16 %. Proporcionalmente, los principales aumentos correspondieron a los de segunda, con un ascenso del 52 %. Los de tercera, crecían el 22 %. La distribución porcentual entre las tres clases experimentó los leves pero significativos cambios que figuran en el cuadro siguiente. Podría interpretarse, por tanto, que el paulatino desarrollo del transporte de viajeros no se debía a una mayor utilización del ferrocarril por parte de las clases acomodadas que solían utilizarlo preferentemente en verano; sino al progreso de las dos clases inferiores; y que,

entre éstas, mejoraban los de segunda, con un aumento más rápido que los de tercera. En todo caso, ha de pensarse en un negocio más consolidado, que si bien no experimentaba un crecimiento espectacular, sí proporciona la imagen de un mercado con bases sólidas.

Distribución de los usuarios del Ferrocarril Santander-Bilbao entre clases de viajeros

a) *Número de viajeros de primera, de segunda y de tercera.*

	1897	1913
1. ^a	58.530	65.334
2. ^a	144.559	220.274
3. ^a	910.537	1.082.777
	1.113.626	1.368.385

b) *Distribución porcentual*

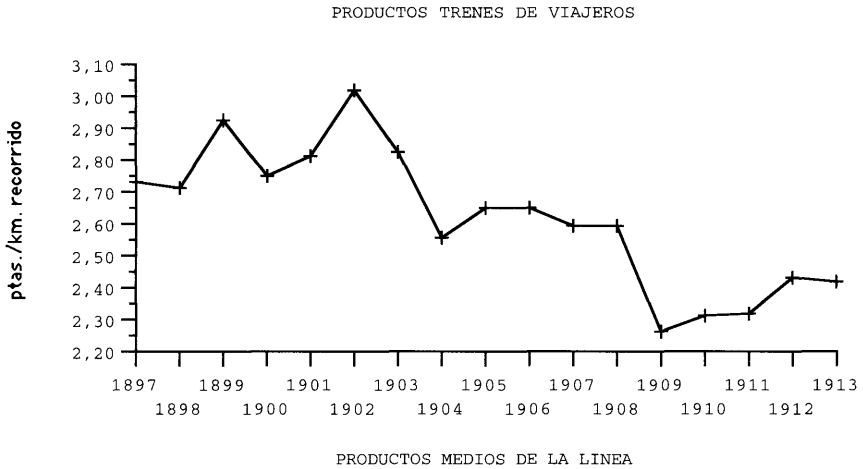
1. ^a	5,3 %	4,8 %
2. ^a	13 %	16,1 %
3. ^a	81,8 %	79,1 %

c) Forzosamente disminuyó la rentabilidad media por viajero. Y es que la estabilización de este mercado coincidió con algunos fenómenos significativos. Quizás el más relevante fue el espectacular aumento del número día que como media se registraban en 1897 a los casi 53 de 1913. Que esto se produjese con el reducido crecimiento del número de viajeros a que antes nos hemos referido señala bien a las claras que se produjo una diversificación de la oferta horaria, como forma de mantener las cifras absolutas superiores al millón de viajeros anuales. Como es lógico, bajó la media de viajeros por tren, que se redujo de los 121 de 1897 a los 71 de 1913.

Trenes y viajeros en 1897 y 1913.

	1897	1913
Números de trenes	9.178	19.303
Viajeros/tren	121,3	70,9
Trenes/día	25,1	52,9
	1.113.626	1.368.385

d) Todo indica, por contra, que no se incrementaron las distancias recorridas por viajero. De hecho, los productos medios obtenidos por cada viajero experimentaron la sustancial reducción que recoge el gráfico siguiente:



Que el producto por viajero fuese en 1913 sustancialmente inferior al de dieciséis años antes no podría explicarse si hubiesen aumentado simultáneamente las distancias recorridas, toda vez que las tarifas guardaban relación directa con los kilómetros del trayecto. Ha de pensarse, pues, en que, al menos desde la perspectiva del mercado de viajeros, el Ferrocarril Santander-Bilbao continuaba en 1913 siendo un tren de cercanías, sin que hubiese aumentado decisivamente su papel como ferrocarril de larga distancia. En todo caso, se habría acentuado su carácter de vía de comunicación para localidades próximas entre sí. Así lo indica la reducción de los productos brutos por viajero arriba reseñada. Lo corroboran las distancias medias recorridas por estos trenes, que disminuyeron de 38-40 Kms./tren a algo más de 31 kms./tren, con una reducción progresiva, coincidiendo, precisamente, con la disminución relativa de los ingresos/viajero.

¿Hubo cambios significativos en el transporte de mercancías, que, como hemos podido apreciar arriba fue el aspecto que más se desarrolló en el Ferrocarril Santander-Bilbao? La evolución a este respecto puede sintetizarse en las siguientes notas:

Cabe señalar, en primer lugar, el notable aumento del volumen de mercancías transportadas. En 1913 eran un 410 % que en 1897. La estructura que presentaba este negocio apenas sufrió, sin embargo, cambios sustanciales. Se mantuvo como un comercio de cercanías. De hecho, si en el 97 los trenes dedicados a esta función recorrían como media 38'2 Kms., en

1913 las distancias medias se habían reducido a 31'2. Cabe pensar, pues, que se intensificaron los viajes especiales que describían cortos trayectos entre fábricas y minas y las terminales del ferrocarril. Este negocio aparecía, sin embargo, como un tráfico que tendía a consolidarse, con más frecuentes trenes (la media de 7'5 expediciones de mercancías por día de 1897 se convertía dieciséis años más tarde en 19'3) y más cargados (de 60'5 Tms./tren se pasó a 119'6). Había aumentado, en especial, el transporte de mineral, que aportaba en 1897 el 18 % de los productos brutos obtenidos en concepto de mercancías y que en 1913 suponía el 32 %. Con todo, los tres conceptos en que se subdividía esta cuenta - minerales, pequeña velocidad y gran velocidad - experimentaron un sustancial ascenso. Hay que señalar, también, que disminuyó el producto obtenido por Tm. transportada - de 3'5 a 2'32 ptas./Tms. -, aunque, al disminuir las distancias medias recorridas, aumentó el precio relativo del transporte: 5'54 ptas. se cobraba como media en 1897 por Tm. y Km. de desplazamiento; en 1913, 8'87 ptas.

Principales cuentas del transporte de mercancías. Comparación entre 1897 y 1913.

	1897	1913
Tms. transportadas	164.818	841.752
Trenes de mercancías	2.723	7.039
Tms./tren	60,5	119,6
Kilómetros recorridos	104.003	219.705
Kms./tren	38'1	31'2
Trenes/día	7'5	19'3

Desde ningún punto de vista, por tanto, hubo cambios radicales en el tipo de mercado que abastecía el Ferrocarril Santander-Bilbao, pese a las inversiones realizadas entre 1897 y 1913. A finales del periodo seguía funcionando como tren de cercanías, que abastecía a diversos tráficos locales. El transporte a larga distancia no había experimentado un desarrollo suficiente, capaz de alterar los baremos que describían los tráficos y rentabilidad de la línea. Antes bien, se acentuó su inicial carácter, que primaba los desplazamientos locales, sin que, en último término, la construcción de la costosa vía Zalla-Solares hubiese transformado el tipo de negocios prioritarios, ni siquiera cuando, tras varios años de explotación, cabía esperar se potenciase la utilización conjunta de todo el trayecto. Los tráficos del Santander-Bilbao adolecían, pues, de falta de integración conjunta; podía hablarse de una cierta desestructuración de los tráficos que desarrollaba.

Productos Brutos obtenidos (en pesetas y porcentajes)

	1897	1913
Pequeña Velocidad	98.571	251.810
Gran Velocidad	370.381	1.086.634
Minerales	107.205	611.154
Total	576.162	1.949.599
Pequeña velocidad	17'11 %	12'92 %
Gran Velocidad	64'28 %	55'74 %
Minerales	18'61 %	31'35 %
Productos medios: Ptas./Tm.	3'50	2'32
Indice de utilización: Tms. transportadas por distancia recorrida	1'58 Tms./Km.	3'83 Tms./Km.
Productividad relativa del: Ptas. por Tm. transportada cada Kilómetro.	5'54 ptas./Tm.-Km.	8'87 ptas./Tm.-Km.

No cambió el carácter del Ferrocarril Santander-Bilbao. Pero puede apreciarse, al mismo tiempo, que se consolidaron y desarrollaron los tráficos locales a que servía desde el primer momento.

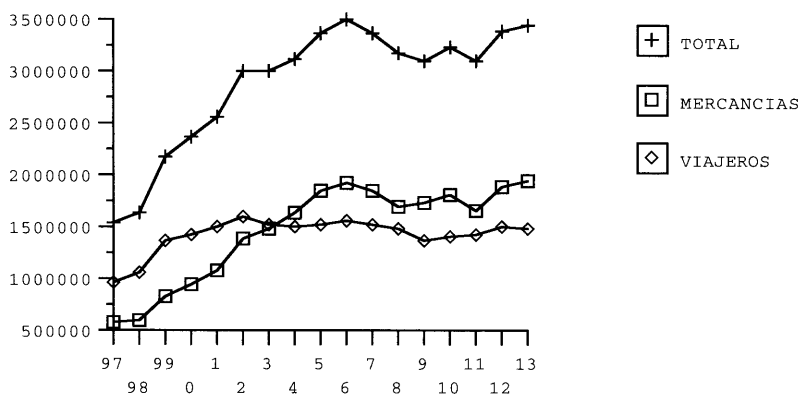
En efecto: aunque no tuvo un crecimiento espectacular, se acentuó el transporte de viajeros, especialmente en lo que se refiere a los viajes realizados a lo largo de todo el año, si bien no consiguió similar aumento en los desplazamientos de los meses veraniegos. La diversificación de la oferta ferroviaria para los viajeros - un considerablemente mayor número de viajes diarios - permitió, precisamente, incrementar los usuarios que habitualmente recurrían al ferrocarril.

La mejoría de posiciones se percibió, sobre todo, en el transporte de mercancías, pese a que en este aspecto se profundizó también su papel como tren de cercanías. Crecieron, sobre todo, los transportes de minerales y de los productos industriales que circulaban a pequeña velocidad. Viajes a distancias cortas, en trenes más cargados y más frecuentes permitieron un notable aumento de los productos brutos conseguidos por este concepto. La consolidación de estos tráficos pasó por la sustancial reducción de los productos brutos conseguidos por Tm. transportada.

Evolución de los tráficos del Ferrocarril Santander-Bilbao entre 1897 y 1913.

Hemos comprobado ya los cambios que experimentó el tipo de tráfico desarrollado entre 1897 y 1913 por el Ferrocarril Santander-Bilbao. Estamos en condiciones, por tanto, de estudiar su evolución entre uno y otro año. Para este análisis nos ceñiremos, también, a la marcha de viajeros y mercancías, prescindiendo de otras partidas de exigua importancia.

El gráfico siguiente recoge la evolución de los productos brutos obtenidos en concepto de viajeros y de mercancías. Puede apreciarse en él que hubo un crecimiento casi ininterrumpido entre 1897 y 1906, año desde el que se inició un leve descenso, sólo recuperado en 1912 y 1913, al final del periodo analizado.



EVOLUCION DE LOS PRODUCTOS BRUTOS

Los comportamientos de las líneas representativas de mercancías y viajeros presentan significativas diferencias. Los productos brutos que devengaban los viajeros crecieron hasta 1902, año desde el que se percibe una ostensible estabilidad. Más rápido y prolongado fue el desarrollo de los productos por mercancías, cuyos movimientos explican, además, los de la línea representativa del total. En efecto: en 1898 iniciaron un rápido crecimiento, que no se interrumpió hasta 1906. Desde 1904, las mercancías aportaron más productos que los viajeros. Por lo demás, a partir de 1906 las mercancías se comportaron como lo descrito para el total.

En principio, ha de pensarse que, durante los primeros años de explotación, el Ferrocarril Santander-Bilbao consiguió rápidamente desarrollar las capacidades de las líneas que tenía a su cargo. En 1902 se alcanzaban las posibilidades que ofrecía el mercado de viajeros. En 1906, las del trá-

fico de mercancías. Desde una y otra fecha, la respectiva estabilidad y parcial de presión reflejarían, precisamente, la marcha de una difícil coyuntura económica que sólo en 1912 comenzaría a recuperarse.

Las series de productos brutos de viajeros, mercancías y total permiten precisar la intensidad y ritmo de la mejoría de posiciones del Ferrocarril Santander-Bilbao.

Evolución de los Productos Brutos obtenidos por el Ferrocarril Santander-Bilbao en concepto de Viajeros y Mercancías. 1897-1913.

(en pesetas. Total = suma de productos brutos por viajeros y por mercancías)

	Mercancías	Viajeros	Total
1.897	576.162	965.701	1.541.863
1.898	587.375	1.051.049	1.638.424
1.899	823.480	1.358.899	2.182.379
1.900	937.062	1.418.900	2.355.962
1.901	1.068.553	1.498.622	2.567.175
1.902	1.390.700	1.601.296	2.991.996
1.903	1.481.511	1.512.701	2.994.212
1.904	1.629.602	1.491.531	3.121.133
1.905	1.845.125	1.522.525	3.367.650
1.906	1.932.550	1.563.740	3.496.290
1.907	1.851.368	1.519.151	3.370.519
1.908	1.682.854	1.483.500	3.166.354
1.909	1.739.208	1.357.874	3.097.082
1.910	1.810.163	1.413.419	3.223.582
1.911	1.662.091	1.424.818	3.086.909
1.912	1.875.360	1.506.025	3.381.385
1.913	1.949.599	1.484.146	3.433.745

La general crisis de 1898 - con la paralización económica característica de los meses de la guerra de Cuba - supuso para la Compañía que sus productos sólo ascendieran levemente. Superada en 1899, sus dos principales negocios iniciaron un rápido ascenso.

Los productos brutos por viajeros, casi un millón en el 97, subieron hasta estabilizarse desde 1902-1903 en torno a 1'5 millones de pesetas, mostrando desde entonces un comportamiento irregular en el que llama la atención su notable sensibilidad a la marcha de la coyuntura. Así, el crítico año de 1909 - con dificultades de tipo económico, social y político - se saldó con una baja perceptible.

En cuanto a los productos de mercancías, subieron rápidamente desde las menos de 600.000 ptas. de 1897 y 1898 a cerca de dos millones en 1906. Desde entonces, se abrieron unos años depresivos, sin una tendencia

definida. La mejoría de posiciones de 1912 y 1913 sólo recuperar las cifras de 1906.

Indices de la evolución de los productos brutos obtenidos por el Ferrocarril Santander-Bilbao entre 1897 y 1913.

Índice = 100, 1897. Total= índice de la suma de mercancías y viajeros.

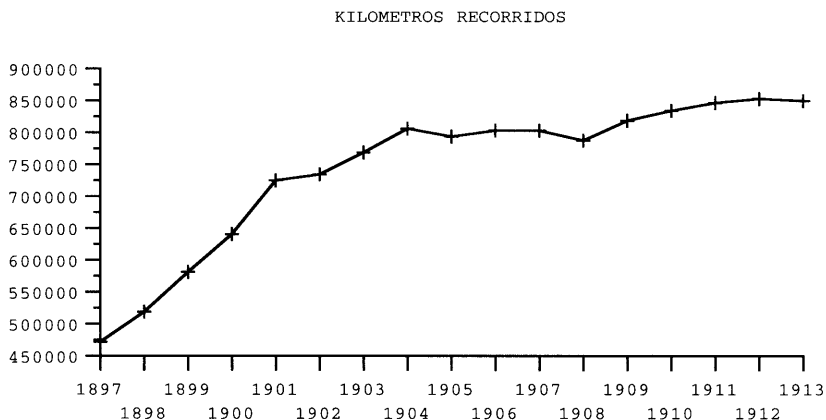
	Mercancías	Viajeros	Total
1.897	100,0	100,0	100,0
1.898	101,9	108,8	106,3
1.899	142,9	140,7	141,5
1.900	162,6	146,9	152,8
1.901	185,5	155,2	166,5
1.902	241,4	165,8	194,1
1.903	257,1	156,6	194,2
1.904	282,8	154,5	202,4
1.905	320,2	157,7	218,4
1.906	335,4	161,9	226,8
1.907	321,3	157,3	218,6
1.908	292,1	153,6	205,4
1.909	301,9	140,6	200,9
1.910	314,2	146,4	209,1
1.911	288,5	147,5	200,2
1.912	325,5	156,0	219,3
1.913	338,4	153,7	222,7

De esta forma, el año de mejores resultados fue el de 1906, con un índice global de 226'8 con respecto al punto de partida. El ascenso se aceleró los años 1899 - con un mejoría de 35 puntos en el índice global - y 1901 - en el que ascendió 28 puntos -: el excelente trienio 1898-1901, caracterizado por el despegue económico de Vizcaya y por las mejores expectativas para las provincias cantábricas, tuvo, por tanto, una influencia decisiva en el Ferrocarril Santander-Bilbao.

Pero los movimientos ascendentes del índice global habían quedado atenuados por el desigual comportamiento de los productos por viajeros. Para las mercancías, los años de crecimiento sostenido, e incluso espectacular, fueron más frecuentes. En 1899 conseguía mejorar más de 40 puntos; los dos años siguientes se saldaron con ascensos consecutivos superiores a los 20 puntos. En 1902 la mejoría superaba los 50 puntos, manteniéndose hasta 1906 altos porcentajes en el afianzamiento de posiciones relativas.

El número de expediciones y los kilómetros recorridos anualmente por los trenes describen el tipo de tráfico que desarrollaba el Ferrocarril San-

tander-Bilbao. Suministran una información que es imprescindible tener en cuenta para interpretar adecuadamente su evolución.



EVOLUCION DEL TRAFICO, 1897-1913

Como puede apreciarse en el gráfico precedente, la distancia recorrida por los trenes que cubrían esta línea aumentó ininterrumpidamente hasta 1904. Era necesario, durante los primeros años de explotación, abastecer a un tráfico en crecimiento. Los 472.000 Kms. que requería la explotación en 1897 subían en 1904 a 806.000. Desde 1905 la línea muestra una notable estabilidad, con una leve tendencia hacia el alza.

Los descensos de los productos brutos experimentados a partir de 1906 no provocaron reducciones en el servicio que el ferrocarril prestaba. Se mantuvieron, por tanto, gastos similares, pese a que disminuyera su rendimiento. Mantuvo un tráfico que se situaba en torno a los 800.000-850.000 Kms. anuales recorridos. Hay que señalar, no obstante, que los máximos, conseguidos entre 1909 y 1913, coincidieron a su vez con significativos aumentos de la longitud de la línea explotada, que se prolongó hasta los 147 Kms., cuando en 1907 se mantenía en 133 Kms.

En todo caso, durante el periodo 1898-1901, en el que se concentró el desarrollo de la línea, consiguió tasas de incremento anual del 10 % o superiores, siendo éstas más atenuadas hasta 1904. Desde 1905 la estabilización de la línea significó variaciones anuales progresivas o regresivas en torno a los dos puntos. Así lo muestra el cuadro siguiente:

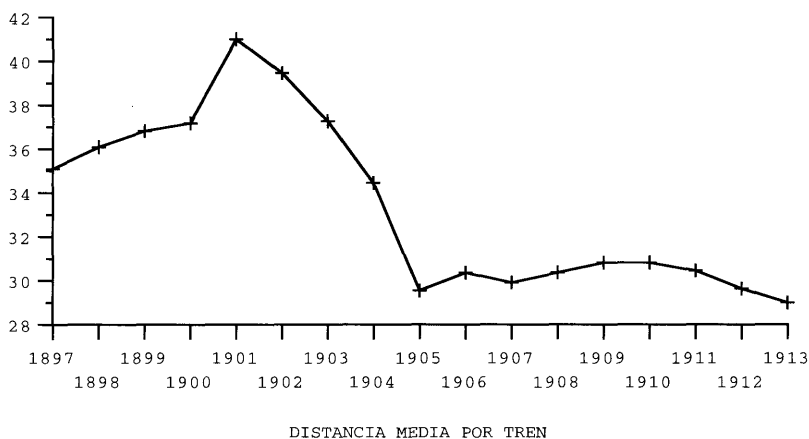
Tasas de variación anual en las distancias recorridas por los trenes del Ferrocarril Santander-Bilbao.

(Variación porcentual de un año sobre el anterior.

A partir de los kilómetros totales recorridos anualmente por los trenes de la línea)

1898	9,99 %	1906	1,46 %
1899	11,75 %	1907	-0,24 %
1900	10,06 %	1908	-2,07 %
1901	13,58 %	1909	4,18 %
1902	0,96 %	1910	1,77 %
1903	4,97 %	1911	1,54 %
1904	4,81 %	1912	0,89 %
1905	-1,70 %	1913	-0,40 %

Pero sí hubo importantes cambios en el tipo de tráfico desarrollado durante los años de estabilidad 1905-1913. En la fase precedente, la de importantes aumentos de los kilómetros totales, los trenes recorrían como media distancias cada vez mayores - los 35'1 Kms. tren de 1897 pasaban a 41 Kms./tren en 1901 -. Desde que se desacelera el aumento del tráfico, las distancias medias tienden a disminuir: en 1904 se situaba en 34'5 Kms./tren. Pero fue desde este momento, cuando se estabilizó definitivamente el tráfico total, cuando disminuyeron notablemente tales distancias medias, que en 1913 llegaban a 29 Kms./tren.



Todo indica, pues, que para mantener un servicio comparable al de los años de máxima expansión se hizo necesario que la Compañía diversificase su oferta ferroviaria, potenciando los cortos recorridos y aumentando por tanto el número de expediciones. Fue, sin duda, la respuesta de la Com-

pañía a una coyuntura en la que la demanda ferroviaria tendía hacia la baja. Mantuvo sus posiciones desde el punto de vista de las distancias que recorrieran sus trenes mediante un mayor número de expediciones, que intensificaban el servicio a las demandas locales, potenciando su carácter de ferrocarril de cercanías.

Tráficos del Ferrocarril Santander-Bilbao entre 1897 y 1913.

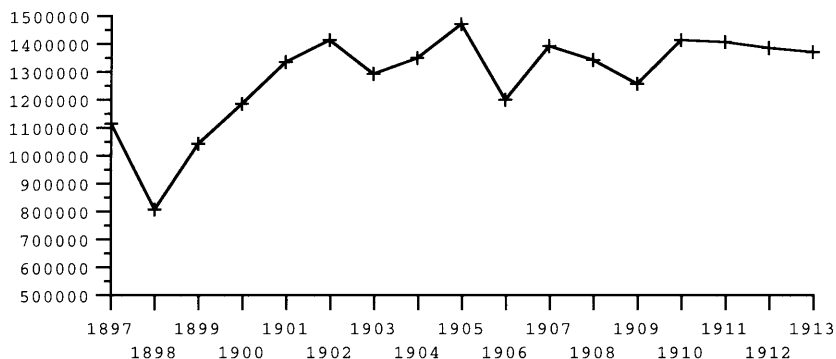
	Número de trenes	Kilómetros recorridos	Kms./tren	Longitud de la línea
1897	13.466	472.701	35,1	125
1898	14.419	519.915	36,1	133
1899	15.778	581.026	36,8	133
1900	17.192	639.500	37,2	133
1901	17.721	726.339	41,0	133
1902	18.589	733.325	39,4	133
1903	20.653	769.773	37,3	133
1904	23.419	806.810	34,5	133
1905	26.867	793.064	29,5	133
1906	26.478	804.635	30,4	134
1907	26.831	802.741	29,9	137
1908	25.916	786.120	30,3	138
1909	26.548	818.980	30,8	145,5
1910	27.045	833.480	30,8	145,5
1911	27.809	846.335	30,4	145,5
1912	28.840	853.843	29,6	147
1913	29.285	850.457	29,0	147

La evolución del transporte de mercancías y de viajeros completa la imagen del comportamiento de este negocio ferroviario entre 1897 y 1913. Permite interpretar adecuadamente la marcha de los productos brutos a la que ya hemos aludido.

Desde el punto de vista de los viajeros la evolución presenta dos momentos bien definidos.

En primer lugar, entre 1897 y 1902 se produjo un rápido ascenso del número de viajeros transportados, una vez superada la brusca depresión de 1898. El segundo momento lo componen los años 1903-1913, caracterizados, como puede apreciarse en el gráfico siguiente, por un comportamiento irregular, sin tendencias definidas y con bruscas oscilaciones hacia el alza y la baja. Si en conjunto puede estimarse que durante estos años el ferrocarril contaba con un mercado sólido, situado a 1.300.000 viajeros anuales, no es menos cierto que este aspecto del negocio parecía haber tocado un techo desde el que era difícil sostener el crecimiento.

LINEAS BILBAO A SANTANDER



EVOLUCION DEL NUMERO DE VIAJEROS

Podemos situar cronológicamente los cambios que experimentó este tráfico. Ha de apreciarse, en primer lugar, que, en conjunto, disminuyó la intensidad con la que se explotaba el negocio de viajeros. En efecto: la relación de viajeros transportados/kilómetros recorridos por los trenes dedicados a este tráfico se redujo notablemente, tal y como se aprecia en el gráfico siguiente.

N mero de viajeros por Km. recorrido



UTILIZACION POR VIAJEROS

Tal circunstancia adquiere especial importancia a partir de 1903, cuando se detuvo el ascenso en el número de viajeros. Para mantener los niveles de 1902 fue necesario incrementar los servicios ferroviarios, representados por los kilómetros que recorrían los trenes. Aumentó, también, la frecuen-

cia de las expediciones. Los 33 trenes diarios de 1902 aumentaron notable y rápidamente desde el año siguiente. Esta fue la fecha, también, en que cayeron las distancias medias recorridas por los trenes de viajeros.

Todo indica, pues, que desde 1902-1903 la Compañía se resignó a su papel de tren de cercanías. Desde ese momento, intensificó los servicios ferroviarios, con trenes que recorrían menos kilómetros, a la par que se aumentaban las expediciones diarias. La tendencia la corroboraba, también, la caída en el número de viajeros por tren, caída que se acentuó desde 1903. De ahí que disminuyese la utilización por viajeros del servicio ferroviario. De ahí, también, que se redujesen los productos medios por viajero.

Evolución del tráfico de viajeros entre 1897 y 1913. Número y productos brutos por viajeros

	Número de viajeros	Productos Brutos (ptas.)	Ptas. por viajero
1.897	1.113.626	965.701	0,87
1.898	804.663	1.051.049	1,31
1.899	1.044.966	1.358.899	1,30
1.900	1.184.350	1.418.900	1,20
1.901	1.333.892	1.498.622	1,12
1.902	1.414.937	1.601.296	1,13
1.903	1.293.079	1.512.701	1,17
1.904	1.352.058	1.491.531	1,10
1.905	1.473.574	1.522.525	1,03
1.906	1.201.166	1.563.740	1,30
1.907	1.391.059	1.519.151	1,09
1.908	1.345.750	1.483.500	1,10
1.909	1.254.824	1.357.874	1,08
1.910	1.413.016	1.413.419	1,00
1.911	1.403.942	1.424.818	1,01
1.912	1.383.214	1.506.025	1,09
1.913	1.368.385	1.484.146	1,08

El tráfico de viajeros entre 1897 y 1913. Trenes y distancias recorridas

	Número de trenes	Kilómetros recorridos	Frecuencia trenes/día	Distancias medias Kms./tren
1.897	9.178	353.316	25,1	38,5
1.898	9.587	387.910	26,3	40,5
1.899	10.968	464.501	30,0	42,4
1.900	12.975	515.875	35,5	39,8
1.901	12.908	532.461	35,4	41,3
1.902	12.268	530.916	33,6	43,3
1.903	13.039	535.585	35,7	41,1
1.904	17.141	582.947	47,0	34,0
1.905	17.238	574.296	47,2	33,3
1.906	17.280	590.248	47,3	34,2
1.907	17.130	585.117	46,9	34,2
1.908	16.965	572.509	46,5	33,7
1.909	17.586	600.727	48,2	34,2
1.910	17.553	611.816	48,1	34,9
1.911	18.913	614.548	51,8	32,5
1.912	19.216	620.140	52,6	32,3
1.913	19.303	613.428	52,9	31,8

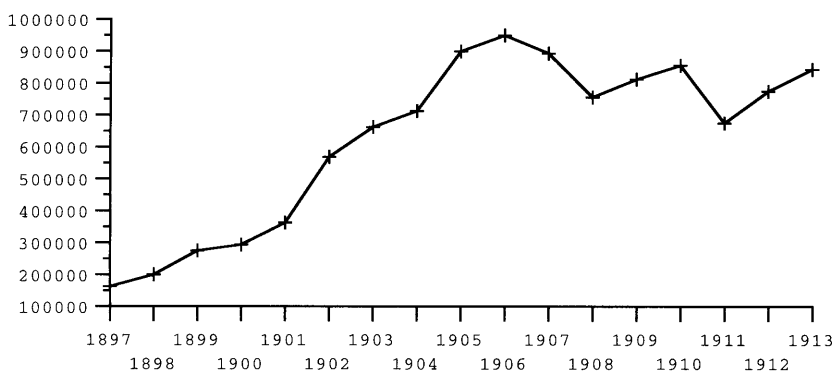
Intensidad del transporte de viajeros. 1897-1913

(Coeficiente de utilización: Kilómetros recorridos por Kilómetro de línea)

	Coeficiente de utilización	Número de viajeros	Viajeros/tren
1.897	2.827	1.113.626	121,3
1.898	2.917	804.663	83,9
1.899	3.492	1.044.966	95,3
1.900	3.879	1.184.350	91,3
1.901	4.003	1.333.892	103,3
1.902	3.992	1.414.937	115,3
1.903	4.027	1.293.079	99,2
1.904	4.383	1.352.058	78,9
1.905	4.318	1.473.574	85,5
1.906	4.405	1.201.166	69,5
1.907	4.271	1.391.059	81,2
1.908	4.149	1.345.750	79,3
1.909	4.129	1.254.824	71,4
1.910	4.205	1.413.016	80,5
1.911	4.224	1.403.942	74,2
1.912	4.219	1.383.214	72,0
1.913	4.173	1.368.385	70,9

El transporte de mercancías experimentó un rápido crecimiento hasta 1906, momento en el que se inició un retroceso brusco. El aumento del tráfico entre 1897 y 1906 había sido mayor que el que sugería la evolución de sus productos brutos. Medido en pesetas, el transporte de mercancías se triplicó entre una y otra fecha. En toneladas, se multiplicó por cinco. Pasó de 165.000 Tms. (1897) a 952.000 (1906). Tan rápido progreso parecía demostrar la solidez del nuevo ferrocarril en cuanto elemento de transporte de mercancías. La recesión que comenzó en 1907 fue, también, importante. Los siguientes años el tráfico osciló en torno a 700.000-800.000 Tms., sin una tendencia definida.

LÍNEAS DE BILBAO A SANTANDER



EVOLUCION VOLUMEN MERCANCIAS TRANSP.

A los años de la expansión 1897-1906 correspondieron determinadas circunstancias que permiten caracterizar este tráfico:

a) Se disparó la frecuencia de las expediciones, que de 7'5 trenes/día pararon a más de 15 trenes diarios.

b) Se mantuvieron en torno a 38 Kms./tren las distancias medias que recorrían las distintas expediciones, puesto que los irregulares resultados de 1901 (58 Kms./tren) no se confirmaron los años siguientes.

c) Casi se triplicó la carga media por tren (de 60'5 Tms./tren a 172'9).

d) Se redujo el producto medio por tonelada transportada (de 3'5 ptas./Tm. a 2'03).

De esta forma, y pese al espectacular crecimiento de las dimensiones del tráfico, no cambiaron sustancialmente las distancias que recorrían los trenes. Se mantuvo el inicial carácter de ferrocarril de cercanías. Pero aún en estas condiciones el papel del Ferrocarril Santander-Bilbao como tren de mercancías conoció un progreso que ha de calificarse de sobresaliente

desde todos los puntos de vista. Los menores ingresos por tonelada favorecerían, sin duda, un tráfico más intenso y constante.

Desde 1907 se invirtieron algunas de las circunstancias reseñadas. No, desde luego, en su permanente carácter de “tren de cercanías”, que incluso se acentuó: de hecho, por vez primera en 1907 se redujeron significativamente las distancias medias por tren, que unos años más tarde bajaron a los 31 Kms./tren.

Se mantuvo, y eventualmente llegó a incrementarse, la frecuencia de los trenes de mercancías. No obstante, apenas creció este baremo; se interrumpió bruscamente la tendencia de los años expansivos, cuando la frecuencia de estos trenes crecía de manera espectacular. Más significativo aún: las cargas medias por tren se redujeron de forma drástica. Las 172'9 Tms./tren de 1906 bajaron a 110-120 algunos años más tarde. Y los productos medios por tonelada apenas crecieron.

Evolución del tráfico de mercancías. Trenes y Kilómetros recorridos. 1897-1913

	Número de trenes	Kilómetros recorridos	Frecuencia: Trenes/día	Distancias medias Kms./tren
1897	2.723	104.003	7,5	38,2
1898	3.249	116.099	8,9	35,7
1899	2.644	99.875	7,2	37,8
1900	2.479	106.508	6,8	43,0
1901	3.093	180.961	8,5	58,5
1902	3.839	188.229	10,5	49,0
1903	4.512	191.249	12,4	42,4
1904	5.281	196.751	14,5	37,3
1905	5.811	194.642	15,9	33,5
1906	5.509	190.339	15,1	34,6
1907	5.734	193.990	15,7	33,8
1908	5.334	190.467	14,6	35,7
1909	5.782	199.500	15,8	34,5
1910	5.912	201.737	16,2	34,1
1911	6.434	218.615	17,6	34,0
1912	6.902	218.234	18,9	31,6
1913	7.039	219.705	19,3	31,2

Intensidad del tráfico de mercancías. 1897-1913.

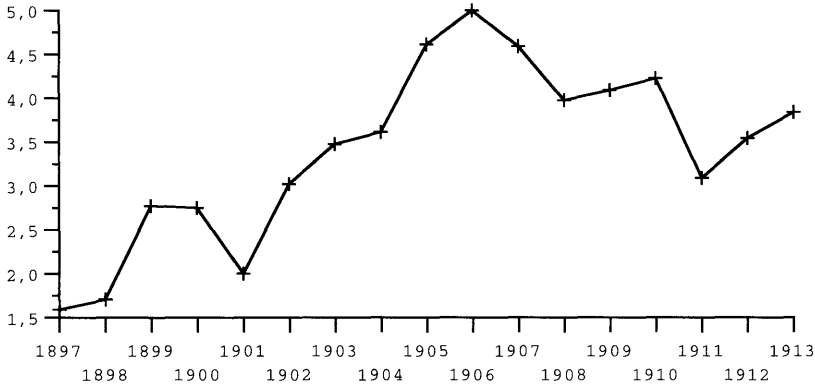
(Mercancías en Tms. Coeficiente de utilización: Kilómetros recorridos por los trenes de mercancías en relación a los kilómetros de línea)

	Coeficiente Utilización	Mercancías transportadas	Carga media Tms./tren	Intensidad del tráfico Tms./Kms. recorrido
1897	832	164.818	60,5	1,58
1898	873	198.782	61,2	1,71
1899	751	277.508	105	2,78
1900	801	292.088	117,8	2,74
1901	1.361	363.001	117,4	2,01
1902	1.415	569.204	148,3	3,02
1903	1.438	664.754	147,3	3,48
1904	1.479	709.945	134,4	3,61
1905	1.463	900.110	154,9	4,62
1906	1.420	952.546	172,9	5
1907	1.416	892.066	155,6	4,6
1908	1.380	756.940	141,9	3,97
1909	1.371	813.055	140,6	4,08
1910	1.387	854.272	144,5	4,23
1911	1.503	673.892	104,7	3,08
1912	1.485	774.264	112,2	3,55
1913	1.495	841.752	119,6	3,83

Mercancías transportadas y productos del tráfico

	Mercancías transportadas	Productos Brutos	Productos medios: Ptas./Tm.
1.897	164.818	576.162	3,50
1.898	198.782	587.375	2,95
1.899	277.508	823.480	2,97
1.900	292.088	937.062	3,21
1.901	363.001	1.068.553	2,94
1.902	569.204	1.390.700	2,44
1.903	664.754	1.481.511	2,23
1.904	709.945	1.629.602	2,30
1.905	900.110	1.845.125	2,05
1.906	952.546	1.932.550	2,03
1.907	892.066	1.851.368	2,08
1.908	756.940	1.682.854	2,22
1.909	813.055	1.739.208	2,14
1.910	854.272	1.810.163	2,12
1.911	673.892	1.662.091	2,47
1.912	774.264	1.875.360	2,42
1.913	841.752	1.949.599	2,32

Tms. transportadas por Km. recorrido



USO DE LA LINEA POR MERCANCIAS

Los datos arriba consignados y las apreciaciones precedentes sugieren que entre 1897 y 1913 confluyeron en el mercado de mercancías del Ferrocarril Santander-Bilbao algunos factores excepcionales. Sólo así se explicaría el “boom” de 1897-1906 y la paralización/depresión posterior. En ningún caso podrían justificarse estos fenómenos, al menos en toda su intensidad, atendiendo sólo a circunstancias como la apertura de nuevos ramales o la construcción de cargaderos. ¿Qué razones explican, pues, la peculiar evolución del transporte de mercancías?, ¿qué tipo de tráfico de mercancías desarrolló el Ferrocarril Santander-Bilbao?

No conocemos con precisión las cargas que el ferrocarril transportaba. Esto no obstante, las *Memorias* correspondientes especificaban, ya que no las toneladas que cada partida suponía, sí los productos brutos que se obtenían por “Mercancías a Gran Velocidad”, Mercancías a Pequeña Velocidad” y “Minerales”. Sabemos, por otra parte, que las tarifas de estos tres conceptos eran diferentes, y que las más bajas eran la del transporte de “minerales” y las más altas las de la “Gran Velocidad”. La consideración de sus respectivos Productos Brutos permite, así, establecer algunas conclusiones sobre el desarrollo del mercado de mercancías. El cuadro de la página siguiente recoge, en pesetas, lo que supuso el desarrollo de estos tres conceptos:

Puede apreciarse, en primer lugar, que el ascenso 1897-1906 y la depresión 1907-1913 fue provocada, ante todo, por la evolución del transporte de minerales. Fue ésta la partida que experimentó cambios más bruscos, intensos y continuados. Las poco más de 100.000 ptas. que devengaban los minerales en 1897 se convertían en 1906 en casi un millón de pesetas. Pero desde este año el transporte de minerales se redujo de forma ostensible. En 1911 y 1913 rendía en torno a medio millón de pesetas.

Composición de los Productos Brutos obtenidos por el transporte de mercancías. 1897-1913.

(en pesetas)

	Gran Velocidad	Pequeña Velocidad	Minerales	Total
1897	98.571	370.381	107.205	576.162
1898	101.273	355.078	131.022	587.375
1899	135.717	419.083	268.680	823.480
1900	157.405	573.266	206.391	937.062
1901	173.029	648.453	247.070	1.068.553
1902	178.535	725.481	486.683	1.390.700
1903	168.516	710.871	602.123	1.481.511
1904	176.834	737.613	728.539	1.629.602
1905	183.533	780.573	881.019	1.845.125
1906	182.875	758.930	991.443	1.932.550
1907	197.186	760.645	893.535	1.851.368
1908	190.544	779.520	712.789	1.682.854
1909	200.680	787.835	744.531	1.739.208
1910	219.802	874.247	716.112	1.810.163
1911	246.046	931.827	484.217	1.662.091
1912	250.328	1.066.439	558.593	1.875.360
1913	251.810	1.086.634	611.154	1.949.599

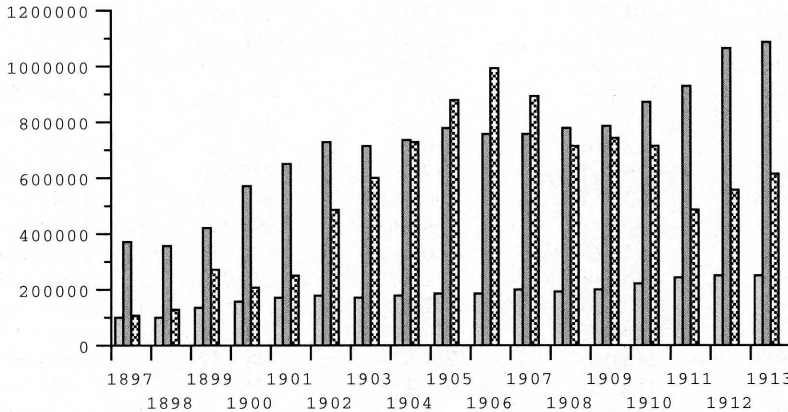
Ha de concluirse, pues, que gran parte del progreso del Ferrocarril Santander-Bilbao se debió a su papel de ferrocarril minero. Esta faceta deven-gaba más de la cuarta parte de sus productos brutos - 991.000 ptas. sobre las 3.636.000 que en junto se obtenían por mercancías, viajeros, ganado y varios -. Y, si se tiene en cuenta que las tarifas de minerales eran las más baratas, se explica el fuerte incremento en las toneladas transportadas. Se explica, también, que las medias Tms./tren experimentasen los espectacu-lares ascensos a que nos hemos referido, ya que el transporte de mineral permitía mayores cargas por tren que el transporte de mercancías fabriles.

De esta forma, el Ferrocarril Santander-Bilbao se vió beneficiosamente afectado por el auge de la demanda de hierro iniciado los últimos años del siglo. Esto, y el transporte de carbón que cargaba del recién inaugurado Hullero de la Robla á Valmaseda, explica el "boom" de los productos bru-tos por mercancías. Por contra, la crisis de las exportaciones de hierro a mediados de la década, y, sobre todo, la construcción por el Ferrocarril de la Robla de un ramal Valmaseda-Zorroza con el que no recurrir al Santan-der-Bilbao provocó la depresión subsiguiente.

Hubo un aspecto, sin embargo, que conoció un desarrollo notable y sostenido. Nos referimos al transporte a Gran y Pequeña Velocidad, y, sob-re todo, al segundo, relacionado de forma inmediata con las mercancías

industriales. Como puede apreciarse en el gráfico siguiente, sus productos experimentaron un crecimiento escalonado, sin los bruscos ascensos de los minerales, pero también sin depresiones significativas.

Evolución de los productos brutos obtenidos por las distintas partidas de mercancías. 1897-1913.



Primera columna: Mercancías a Gran Velocidad.

Columna intermedia: Mercancías a Pequeña Velocidad.

Segunda columna: Minerales

Hasta 1904, el transporte a Pequeña Velocidad fue el negocio más importante del mercado de mercancías. Y recuperó este papel en 1908, al coincidir la crisis de minerales y el afianzamiento del comercio de productos industriales. En 1912 y 1913 devengó la Pequeña Velocidad más de un millón de pesetas anuales. Era, sin duda, el aspecto más notable en el desarrollo de los negocios del Ferrocarril Santander-Bilbao, sobre todo porque indicaba la aparición y desarrollo de un sólido mercado. Ha de pensarse, pues, que las fábricas de las inmediaciones de Bilbao y de Santander - recuérdese que desde 1906, cuando caía el tráfico de minerales, se reducían las distancias medias recorridas por los trenes de mercancías - generaron un tráfico creciente. Lenta, pero ininterrumpidamente se generaba un comercio de mercancías industriales - siderúrgicas y papeleras, sobre todo - que jugaba un papel cada vez más importante. Así lo indica el cuadro siguiente:

Distribución porcentual de los Productos Brutos generados por las distintas clase de mercancías. 1897-1913.

	Gran Velocidad	Pequeña Velocidad	Minerales
1897	17,11	64,28	18,61
1898	17,24	60,45	22,31
1899	16,48	50,89	32,63
1900	16,80	61,18	22,03
1901	16,19	60,69	23,12
1902	12,84	52,17	35,00
1903	11,37	47,98	40,64
1904	10,85	45,26	44,71
1905	9,95	42,30	47,75
1906	9,46	39,27	51,30
1907	10,65	41,09	48,26
1908	11,32	46,32	42,36
1909	11,54	45,30	42,81
1910	12,14	48,30	39,56
1911	14,80	56,06	29,13
1912	13,35	56,87	29,79
1913	12,92	55,74	31,35

Así, pues, las mercancías a Pequeña Velocidad llegaban a representar a finales del periodo más de la mitad de los productos brutos. Transitoriamente, en 1906 los “minerales” habían ocupado este lugar privilegiado. Habían experimentado un súbito ascenso relativo, que había arrancado del 18 % de 1897. Pero su mejoría fue un camino de ida y vuelta. Los últimos años consignados suponían porcentajes en torno al 30 %. Y, aunque sus movimientos no habían sido tan espectaculares, el aspecto más positivo en la evolución de los negocios del Santander-Bilbao había sido, precisamente, el despegue paulatino del transporte de mercancías industriales. Era, en realidad, el único aspecto que conoció durante la primera década del siglo un progreso perceptible y continuado. Ni los minerales ni el transporte de viajeros habían experimentado similar evolución, por más que, como hemos comentado, el de viajeros se consolidase como un mercado cada vez más sólido, ya que no en notable expansión.

Los resultados de la explotación de las líneas Santander-Bilbao

¿Fue rentable la explotación de las líneas férreas comprendidas entre Bilbao y Santander?, ¿qué resultados económicos tuvo la empresa? Tales interrogantes no tienen la respuesta inmediata que cabría esperar. Y es que la rentabilidad económica del ferrocarril puede y debe medirse de formas

diferentes. Hay que tener en cuenta los distintos mecanismos por los que se financió la construcción. Se recurrió a la emisión de acciones y de obligaciones, y, en determinados momentos, a diversas fórmulas de endeudamiento. Así, al juzgar los niveles de rentabilidad ferroviaria hay que tener en cuenta, además de la correlación entre los productos líquidos y la inversión, los intereses que percibió el capital-acciones, como principal baremo que representa la rentabilidad de la compañía.

Dos dificultades añadidas existen para este análisis en el caso del Ferrocarril Santander-Bilbao. La primera radica en el peculiar procedimiento que se siguió al llevar a cabo la fusión de sociedades por la que nació la compañía: a los antiguos accionistas del Ferrocarril del Cadagua se concedió una sustancial prima en acciones, que representaban no su inversión inicial, sino el valor que se estimó tenía esta línea en relación con los demás tramos; por un mecanismo similar, los accionistas del Santander-Solares recibieron una prima en obligaciones hipotecarias; de esta manera se falsearían los datos sobre la rentabilidad ferroviaria si se tuviese en cuenta el capital nominal que figura en los balances, ya que no corresponden a inversiones efectivas sino, en parte, a operaciones contables. En segundo lugar, ha de precisarse que desde el momento en el que la Compañía adquirió las líneas Bilbao-Las Arenas y Las Arenas-Plencia resulta imposible discriminar qué parte de la inversión y de los resultados correspondieron a los ferrocarriles comprendidos entre Bilbao y Santander.

Con tales precauciones, abordaremos aquí el análisis de la rentabilidad de la línea Bilbao-Santander.

El punto de partida: la rentabilidad de la línea al fusionarse

Como ya ha quedado dicho, la fusión de las líneas se consumó en 1897, cuando los trenes pudieron circular entre Bilbao y Santander. Puede apreciarse este año qué inversiones se habían llevado a cabo, así como su distribución.

Prescindiendo de algunas operaciones contables que distorsionan las dimensiones de la inversión efectiva, puede constatarse que a 31 de diciembre de 1897 la Compañía presentaba un activo de 22.750.000 ptas. De ellas, el 90'6 % - 20.618.000 ptas. - correspondían a los gastos de instalación. 18.458.000 ptas. se habían invertido en las tres líneas básicas, mientras las 2.160.000 ptas. restantes correspondían a los dos ramales (La Industrial-Azbarren y Bilbao-Zorroza) construidos después de decidida la fusión. El resto se repartía en diversas cuentas bancarias, en deudas a contratistas, almacenes y terrenos no incluidos en los gastos de instalación, etc.

Principales cuentas del activo. 31 de diciembre de 1897.

Línea del Cadagua	3.176.156	
Zalla-Solares	10.815.398	
Santander-Solares	4.466.606	
Total líneas básicas		18.458.161
La Industrial-Azbarren	27.434	
Bilbao-Zorroza	2.133.334	
Total ramales		2.160.769
Total Gastos de Instalación		20.618.930
Caja y bancos	286.528	
En cartera	20.750	
Marismas	45.481	
Materiales diversos	128.651	
Contratistas	512.962	
Almacenes	400.517	
Intereses a pagar	383.248	
Deudores diversos	179.279	
Caja General de Depósitos	64.214	
Agencia Madrid	30.899	
Gastos fusión	59.117	
Peritos	32.852	
Total otras cuentas		2.146.498
TOTAL		22.754.424

Así, pues, las principales partidas eran, además de los gastos de instalación, otras que estaban destinadas a entrar en este concepto, como la deuda que se mantenía con algunos contratistas o algunos almacenes.

¿Cómo se habían financiado los 22'65 millones que a la sazón había costado el ferrocarril?

Composición del pasivo. A 31 de diciembre de 1897.

CAPITAL	9.500.000
OBLIGACIONES	9.898.815
RESERVAS	432.237
SUBVENCIONES	188.100
DIVERSOS	2.735.272
TOTAL	22.754.424

Como puede apreciarse en los datos precedentes, a fines de 1897 la línea se había financiado fundamentalmente mediante el recurso al endeudamiento. Las obligaciones suponían el 43'5 %, mientras diversas deudas (pagarés, préstamos—) alcanzaban el alto porcentaje del 12 %. Con todo, la inversión vía compra de acciones alcanzaba el 41'7 %.

Las cifras hasta aquí consignadas se refieren a las inversiones reales efectuadas. No reproducen los datos que figuran en el balance de la Compañía, por cuanto que hemos eliminado algunas partidas creadas contablemente. Eran las siguientes:

-Tres millones de pesetas que se otorgaron en acciones a los accionistas del Ferrocarril del Cadagua. Estos, que habían invertido dos millones de pesetas, percibieron cinco en acciones del Bilbao-Santander. Se compensaba así la mayor rentabilidad de esta línea. En el nuevo balance se recurrió al procedimiento de evaluar en tres millones más los gastos de instalación, con la fórmula “adquisición de la línea”. En el pasivo, el capital-acciones que se reconocía no eran los 9'5 millones arriba consignados, sino 12'5 millones.

-750.000 ptas. en obligaciones hipotecarias que se atribuyeron a los accionistas del Solares-Santander. La deuda real por obligaciones - ya que no lo invertido por este mecanismo - superaba así los 10'6 millones de ptas. En el activo se empleó, también, la fórmula “adquisición de la línea”. De esta forma, los Gastos de Instalación eran, en el balance, 3.750.000 ptas. más que lo realmente invertido, que es lo que arriba hemos apuntado.

-Hemos recogido los fondos recabados mediante la emisión de obligaciones, tal y como se realizaba en la contabilidad de 1897. Ahora bien: la deuda reconocida era algo mayor que la expresada, debido a que las emisiones de obligaciones no se vendieron al tipo del 100 %, sino con significativas rebajas.

Los datos del ejercicio de 1898 permiten apreciar los costos de la deuda de la Compañía, bien entendido que durante este año se convirtió en obligaciones gran parte de la deuda bancaria que figuraba a fines del 97. Supuso, en total, una carga en concepto de intereses y de amortizaciones de 515.000 ptas., aproximadamente el 4'3 % de los algo más de 12 millones que suponían las obligaciones.

¿Qué resultados obtuvo la compañía en 1897?, ¿bastaban para compensar estas cargas y permitían repartir dividendos a las acciones?

El resumen de la explotación de 1897 era el siguiente:

Productos Brutos:	1.607.571 ptas.
Gastos:	801.122 ”
Productos Líquidos:	806.448 ”
Coefficiente explotación:	49'8 %

Cabía pensar, pues, que la Compañía era a la sazón rentable. Podía pagar holgadamente la deuda por obligaciones, e, incluso, repartir un pequeño dividendo a las acciones.

Lógicamente, no procedió de esta forma. Hay que tener en cuenta que la Compañía estaba empeñada en una rápida expansión. Apenas había iniciado la construcción del costoso ramal La Industrial-Azbarren y no había terminado el no menos caro ramal Bilbao-Zorroza. Por eso, los de momento halagüeños resultados tuvieron dos utilidades: en primer lugar, destinar los remanentes que existían a formar un fondo de reserva; y, sobre todo, propiciar la emisión de obligaciones, que quedaban garantizados con cierta holgura. Podían, aumentarse sustancialmente las obligaciones hipotecarias, incluso si no crecían los productos líquidos. Téngase en cuenta que con un producto líquido de 810.000 ptas. era posible aumentar en siete millones la deuda por obligaciones, suponiéndoles un costo anual del 4'5 y manteniendo el costo de 510.000 ptas. anuales de las deudas ya existentes.

Desde esta óptica, podemos comprender la política empresarial que promovieron los directivos de la Compañía. Habían realizado una inversión relativamente reducida, los 9'5 millones que representaba el capital acciones del Cadagua, Zalla-Solares y Solares-Santander. En buena medida, los pudieron financiar emitiendo obligaciones. Con las líneas así construidas decidieron la fusión.

Desde este momento, los productos líquidos que conseguían les capacitaban para llevar a cabo una rápida expansión captando recursos ajenos mediante la emisión de unas obligaciones que estaban bien garantizadas manteniendo el nivel de productos líquidos que conseguían ya en 1897. Sin duda, los directivos de la Compañía confiaban en que la construcción de nuevos ramales que complementaban las líneas básicas proporcionarían crecientes recursos en forma de productos líquidos, que a medio plazo permitirían sustanciosos dividendos. Entre tanto, tenían capacidad de emitir - y, eventualmente, adquirir - series de obligaciones seguras, habida cuenta de que la capacidad de endeudamiento de la empresa era notable. La situación de la empresa en 1897 permitía ya financiar de esta manera el crecimiento del ferrocarril. Si, como era de esperar, las nuevas vías así construidas permitían multiplicar los beneficios líquidos, crecerían rápidamente los dividendos.

De resultar adecuada esta política empresarial, resultarían particularmente beneficiados los antiguos accionistas del Cadagua, puesto que se habían hecho con acciones muy por encima de lo invertido. La rentabilidad potencial de su inversión era a medio plazo muy considerable.

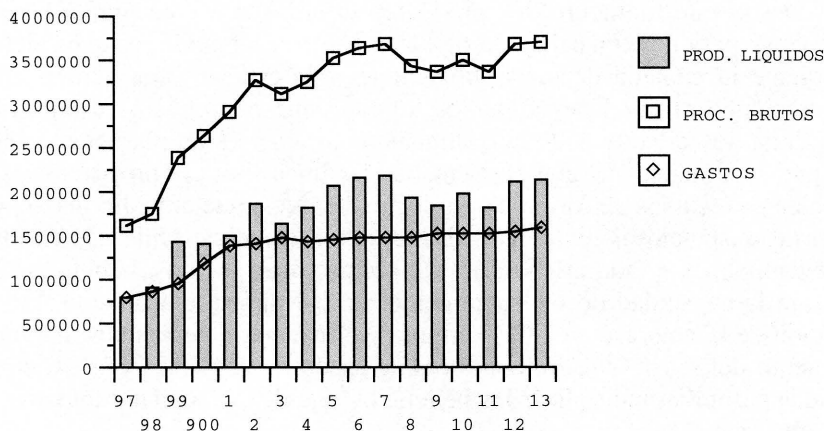
No tenían tales expectativas a medio plazo los accionistas del Solares-Santander, pero sin duda podían ver con optimismo su situación. Participaban como los del Cadagua de las expectativas que ofrecía la expansión financiada mediante recursos ajenos. Y a corto plazo se hacían con la prima

de 750.000 ptas. en obligaciones al 4 %, con lo que se aseguraban una mínima rentabilidad para su inversión (un interés anual en torno al 1'5 %, además de la posibilidad de amortización de las obligaciones, o su venta bursátil).

La apuesta de los directivos del Santander-Bilbao tenía visos de constituir un excelente negocio empresarial. Podremos apreciar en las siguientes líneas si tales cálculos resultaron acertados. Si la expansión de la compañía vía recursos ajenos se llevó a cabo. Y si se cumplieron las expectativas que permitían augurar una alta rentabilidad para los accionistas.

La rentabilidad de las líneas Bilbao-Santander entre 1897 y 1913

A partir de 1897 los resultados de la explotación permitieron, en principio, desarrollar la política que hemos descrito. El aumento de los ingresos brutos - consecuencia parcialmente de las inversiones realizadas - consiguió, al mismo tiempo, que se incrementasen sustancialmente los beneficios líquidos, habida cuenta de que se mantuvo estable el coeficiente de explotación (la relación ingresos/gastos). La correlación ingresos-gastos-productos líquidos evolucionó como lo representa el gráfico siguiente:



Puede apreciarse, en primer lugar, que el desarrollo de los gastos fue durante los años expansivos más mesurado que el crecimiento de los ingresos brutos; y que, en segunda instancia, se estabilizaron a partir de 1903, sin que los eventuales aumentos de los ingresos requiriesen similar evolución de los gastos. De resultas de este comportamiento, los productos líquidos crecieron de forma ostensible hasta 1907, reproduciendo después - pero exagerándolos - los movimientos de los productos brutos.

Resultados de la explotación de las líneas Santander-Bilbao

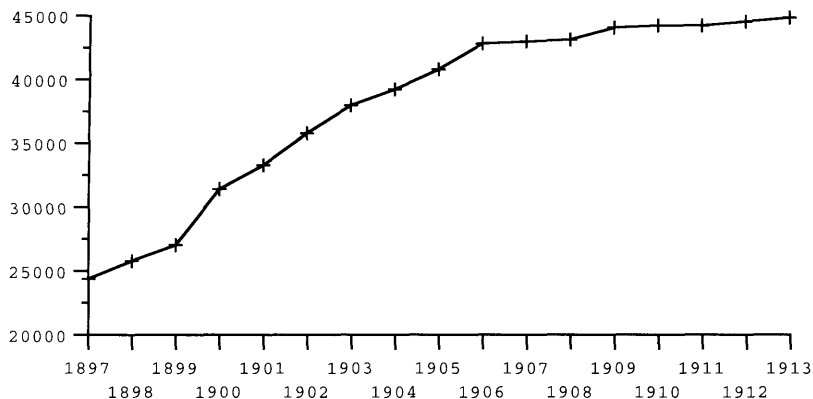
AÑO	INGRESOS	GASTOS	P. LIQUIDOS	COEFICIENTE
1897	1.607.571	801.122	806.448	49,83%
1898	1.751.756	852.465	899.291	48,66%
1899	2.386.840	960.562	1.426.278	40,24%
1900	2.631.394	1.191.250	1.409.145	45,27%
1901	2.903.226	1.394.991	1.508.236	48,05%
1902	3.270.110	1.410.667	1.853.446	43,14%
1903	3.111.014	1.483.565	1.627.450	47,69%
1904	3.238.767	1.429.180	1.809.589	44,13%
1905	3.517.456	1.454.013	2.062.444	41,34%
1906	3.636.044	1.482.577	2.153.470	40,77%
1907	3.671.874	1.484.703	2.188.173	40,43%
1908	3.425.688	1.485.214	1.940.476	43,36%
1909	3.352.802	1.521.171	1.831.633	45,37%
1910	3.490.278	1.519.744	1.970.535	43,54%
1911	3.354.287	1.532.301	1.821.989	45,68%
1912	3.671.722	1.547.241	2.124.482	42,14%
1913	3.714.961	1.579.739	2.135.223	42,52%

De esta manera, la explotación del ferrocarril consiguió desde 1899 coeficientes de explotación que por lo común se mantuvieron entre el 40 y el 45 %. Los productos líquidos dejaron muy pronto atrás las 800.000 ptas. de los dos primeros años. Se situaron entre 1.400.000 ptas. y 2.200.000, asegurándose desde 1904 un resultado mínimo de 1.800.000 ptas.

Fue posible, así, llevar a cabo una política de rápida expansión de la empresa, al tiempo que se repartían dividendos.

En efecto: si el balance de 1897 mostraba un movlizado total de 26'5 millones de pesetas, el de 1913 era de 53'1 (para facilitar el cálculo, en este caso hemos incluido en el valor de la empresa las partidas representativas de las primas recibidas por los accionistas del Cadagua y del Zalla-Solares, si bien hemos eliminado la partida contable representativa de los quebrantos de obligaciones).

El valor de las instalaciones había pasado de 24'3 a 44'7 millones. En realidad, casi todos los años mostraban un notable ajuste entre el desarrollo del total-balance y los gastos de instalaciones. El desfase de 1913 se debía a que este año se emitieron obligaciones que todavía no se habían invertido. Por lo común, las cuentas diversas (caja y bancos, deudores diversos, etc.) suponían una cantidad de unos tres millones de pesetas, con la excepción de los años en que contaba con fondos aún no invertidos, provenientes de emisiones de valores.



GASTOS DE INSTALACION

Como puede apreciarse en el gráfico precedente, el desarrollo de los gastos de instalación fue notable y sostenido entre 1897 y 1906. Desde ese momento - que coincidió con la paralización de los productos líquidos la empresa - se limitó a un lento desarrollo.

Y es que entre 1897 la empresa realizó múltiples inversiones. Algunas de ellas se dirigieron a mejorar la situación de los tres tramos originarios con nuevos cargaderos y pequeños ramales. Más significativo fue el aumento de los gastos de instalación por los conceptos siguientes:

- Conclusión del ramal La Industrial-Azbarren.
- Conclusión del ramal Bilbao-Zorroza.
- Construcción de doble vía entre Bilbao y Zorroza y entre Zorroza y Castrejana.
- Adquisición y mejoras en la línea Bilbao-Las Arenas.
- Adquisición y mejoras en la línea Las Arenas-Plencia.
- Construcción del ramal Matico-La Esperanza.
- Adquisición de material móvil.

Así, entre 1897 y 1906 los gastos de instalación aumentaron en 12'6 millones. En cambio, de 1906 a 1913 crecieron algo menos de dos millones.

Evolución del activo de la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao entre 1897 y 1913.

(en miles de pesetas)

	INSTALACIONES	OTROS	TOTAL
1897	24.368,8	2.135,6	26.504,4
1898	25.785,9	2.881,9	28.667,8
1899	27.062,0	7.035,2	34.097,2
1900	31.407,4	5.217,5	36.624,9
1901	33.275,4	4.624,3	37.899,7
1902	35.712,1	6.395,5	42.107,6
1903	37.927,1	5.008,5	42.935,6
1904	39.148,9	6.543,4	45.692,3
1905	40.833,7	5.375,1	46.208,8
1906	42.830,2	3.602,8	46.433,0
1907	42.980,4	3.366,2	46.346,5
1908	43.125,4	3.765,0	46.890,4
1909	43.994,1	2.800,6	46.794,6
1910	44.191,8	2.847,2	47.038,9
1911	44.283,4	2.851,3	47.134,7
1912	44.531,0	2.928,3	47.459,3
1913	44.772,8	8.376,4	53.149,4

Los proyectos de 1913 habían requerido una emisión de obligaciones que incrementó sustancialmente el balance. En total, entre 1897 y 1913 éste se había duplicado, pasando de 26'5 a 53'1 millones. ¿Cómo se financiaron estos 26'6 millones?

Como puede apreciarse en el siguiente cuadro, que contrasta los pasivos de 1897 y de 1913, la expansión se financió fundamentalmente con la captación de recursos ajenos vía emisión de obligaciones.

Contraste de los pasivos de la Compañía Bilbao-Santander en 1897 y 1913.

(en millones de pesetas)

	1897	1913	Aumento
Acciones	12'5	17'0	+ 4'5
Obligaciones	10'6	30'9	+ 20'3
Reservas	0'09	1'5	+ 1'49
Otros	3'2	3'5	+ 0'3
Total	26'5	53'1	+ 26'6

Aunque crecieron los recursos propios, por la emisión de acciones y la formación de un fondo de reserva, su desarrollo fue un tanto limitado. En realidad - y si además se tiene en cuenta que buena parte de las acciones originarias no habían significado desembolsos efectivos - el Santander-Bilbao se financiaba con recursos ajenos. De hecho, a la altura de 1913 lo desembolsado por los accionistas era sólo el 26 % del total del balance (9'5 millones sobre 53'1). Lo recibido en obligaciones era más de tres veces superior a lo conseguido de los accionistas. Se confirmaba, pues, que este ferrocarril constituyó un excelente negocio para sus promotores, que consiguieron una espléndida capacidad de financiación con desembolsos sorprendentemente escasos. Era, en realidad, el fruto de la rentabilidad conseguida con las tres primeras líneas construidas.

El cuadro siguiente permite situar cronológicamente esta expansión del pasivo.

Evolución del pasivo del Ferrocarril Santander-Bilbao entre 1897 y 1913.

(en miles de pesetas)

	ACCIONES	OBLIGACIONES	RESERVA	OTROS	TOTAL
1897	12.500,0	10.648,8	90,0	3.265,5	26.504,4
1898	12.500,0	13.444,7	129,0	2.594,1	28.667,8
1899	12.500,0	17.963,9	203,4	3.429,9	34.097,2
1900	12.500,0	17.806,9	288,3	6.029,7	36.624,9
1901	12.500,0	17.663,1	372,4	7.364,2	37.899,7
1902	12.500,0	24.593,5	482,9	4.531,2	42.107,6
1903	12.500,0	24.287,2	566,0	5.582,4	42.935,6
1904	17.000,0	24.205,8	666,0	3.820,5	45.692,3
1905	17.000,0	24.121,2	783,5	4.304,1	46.208,8
1906	17.000,0	24.021,7	915,1	4.496,2	46.433,0
1907	17.000,0	23.918,2	1.035,9	4.392,4	46.346,5
1908	17.000,0	23.809,7	1.138,0	4.942,7	46.890,4
1909	17.000,0	23.699,7	1.217,6	4.877,3	46.794,6
1910	17.000,0	24.526,2	1.315,0	4.197,7	47.038,9
1911	17.000,0	24.398,7	1.396,2	4.339,8	47.134,7
1912	17.000,0	24.668,2	1.506,3	4.284,8	47.459,3
1913	17.000,0	30.987,6	1.611,2	3.550,6	53.149,4

Entre 1897 y 1902 los gastos de instalación se financiaran con obligaciones, que pagaron plenamente, entre otras iniciativas, la adquisición del Bilbao-Las Arenas y del Las Arenas-Plencia y la construcción del La Industrial Azbarren, del Bilbao-Zorroza y del Matico-La Esperanza. Téngase en cuenta que, como hemos visto arriba, las líneas devengaban estos años unos productos líquidos crecientes entre 800.000 y 1.800.000 ptas. Pudo llegarse con comodidad a una deuda por obligaciones de 24'6 millones de pesetas, que suponían una carga anual de aproximadamente 1.100.000 ptas. anuales. Era posible, incluso, repartir dividendos.

No se emitieron de momento nuevas series de obligaciones. Para convertir la deuda flotante, financiar el final de las obras emprendidas y restablecer cierto equilibrio entre acciones y obligaciones (en 1903 el capital obligaciones era 2'5 veces lo invertido por los accionistas) en 1904 se procedió a ampliar el capital.

El lento crecimiento de las instalaciones entre 1906 y 1913 pudo financiarse con el desarrollo de los fondos de reserva y el endeudamiento bancario.

Por fin, en 1913 se decidió una nueva emisión de obligaciones, “cuyo producto habría de destinarse a la cancelación de la deuda flotante de la Compañía, en primer término, y luego a cubrir los gastos de establecimiento de la doble vía de Bilbao a Las Arenas, y los que originarán otros proyectos que más adelante pudieran originarse”. La compañía podía soportar bien esta nueva carga de obligaciones, con la que su deuda por este concepto se acercaba a los 31 millones: suponían, en total, una carga de cerca de 1.400.000 ptas. anuales, mientras los productos líquidos se situaban en torno a dos millones de pesetas.

Los datos hasta aquí consignados sugieren que la Compañía pudo repartir beneficios estables. Así lo confirma la distribución anual de los productos líquidos que figura en el cuadro siguiente:

Distribución de los productos líquidos de la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao entre 1897 y 1913.

	Productos Líquidos	Pago a Obligaciones	Fondos de Reserva	Beneficios Extraordinarios (intereses)	Varios	Destinado a Dividendos
1897	810.498	430.740	37.570			342.188
1898	934.791	515.400	38.917			380.474
1899	1.416.709	560.870	77.198		83.463	695.178
1900	1.465.437	719.990	91.911	-190.560	92.196	751.900
1901	1.556.223	788.440	84.033	-161.529	86.411	758.809
1902	1.962.671	985.820	110.482	-193.545	56.763	1.003.151
1903	1.767.914	1.082.420	83.936	-224.595	73.569	752.584
1904	2.005.771	1.078.800	99.900	-148.378	73.675	901.285
1905	2.322.161	1.075.240	117.455	- 41.140	97.255	1.073.381
1906	2.455.404	1.071.440	131.682		255.012	997.470
1907	2.500.555	1.067.460	120.756		314.868	997.470
1908	2.274.194	1.083.320	102.082		264.444	824.347
1909	2.063.983	1.058.980	79.599		260.422	664.980
1910	2.259.179	1.074.460	97.431		339.174	748.102
1911	2.111.765	1.089.640	81.228		275.883	664.980
1912	2.400.594	1.064.920	109.025		395.425	831.224
1913	2.412.654	1.079.330	106.978		389.122	837.224
TOTAL	32.720.503	15.827.270	1.570.183	-959.747	3.057.682	13.224.747
PORCENTAJE	48,4	4,8	2,9		9,3	40,4

En conjunto, el pago de las obligaciones absorbió casi la mitad (el 48'4 %) de los productos líquidos. Un 9'3 % costaron diversas cargas (intereses por deudas bancarias, pago de algunos impuestos—). El 4'8 % se destinó a formar el fondo de reserva estatutaria. De esta forma, algo más del 40 % correspondió a los accionistas.

Puede apreciarse en los datos anteriores que lo repartido en cargas y dividendo superaron algo los productos líquidos. Y es que durante varios años la compañía consiguió beneficios extraordinarios en forma de intereses por fondos depositados en cuentas bancarias o prestados. Sucedió esto entre 1900 y 1905, cuando tales intereses llegaron a suponer una parte significativa de lo repartido a los accionistas. Por ejemplo, en 1903 casi un tercio de los dividendos provenían de tales intereses extraordinarios. Adviértase, además, que durante los años que se percibían tales intereses se decidía ampliar el capital, alegando carencia de recursos y aumento de la deuda flotante. Todo señala, pues, que se habían colocado adecuada y ren-

tablemente los fondos conseguidos los años anteriores por emisión de obligaciones. Desde 1906 se habían invertido ya en los gastos de instalación. De hecho, a partir de este año aumentaron los costos de la deuda flotante, tal y como puede apreciarse en la columna de “varios”.

De esta manera, las acciones percibieron dividendos desde 1898. Evolucionaron aproximadamente de la forma siguiente:

1897: No se repartió, acumulándose para el año siguiente.
1898: 5 %.
1899: 5 %.
1900: 6 %.
1901: 6 %.
1902: 8 %.
1903: 6 %.
1904: 6 % (acciones antiguas) y 4'5 % (acciones nuevas, emitidas durante el año)
1905: 6 %.
1906: 6 %.
1907: 6 %.
1908: 5 %.
1909: 4 %.
1910: 4'5 %.
1911: 4 %.
1912: 5 %.
1913: 5 %.

Así, pues, en todo momento pudo la compañía distribuir dividendos, si bien a partir de 1908 la coincidencia del aumento del capital con el retroceso del tráfico minero los rebajó del ya habitual 6 % al 4-5 %. En último término, la rentabilidad que entre 1900 y 1907 consiguió el ferrocarril se debió, especialmente, a su papel como ferrocarril minero.

Nótese, por otra parte, que la rentabilidad real fue para algunos accionistas superior a la expresada. Nos referimos, en concreto a quienes habían invertido en el Ferrocarril del Cadagua, que se habían hecho con cinco millones de pesetas en acciones a cambio de los dos realmente invertidos. Quería decir esto que la rentabilidad real de su inversión fue 2'5 veces superior a la que figura en el cuadro anterior. De hecho, consiguieron unos intereses que llegaron en 1902 al excepcional porcentaje del 20 %. Su rentabilidad mínima estuvo en el 10 % anual a que correspondía un dividendo del 4 %. En cualquier caso, fue una rentabilidad excepcional dentro de la inversión ferroviaria española.

De esta forma, la política de los directivos de la compañía tuvo como objetivo prioritario mantener una relativamente alta rentabilidad de su inversión, aún a costa de mantener el alto nivel de endeudamiento al que antes nos hemos referido. Baste señalar que no se destinaron a fondos de reserva más recursos que los exigidos estatutariamente; que se optó por un

recurso contable para conseguir en la relación acciones/obligaciones un equilibrio homologable al de otras compañías; que sólo en una ocasión se incrementó durante el periodo a emitir obligaciones, y esto en un porcentaje muy inferior al crecimiento de la empresa. De hecho, las nuevas líneas se financiaron casi exclusivamente con tales recursos ajenos.

Eso sí, consiguieron colocar las emisiones de obligaciones en condiciones relativamente halagüeñas. Muestra de ello es que sus costos relativos nunca superaron el 4'5 % anual de lo captado.

Costo de las obligaciones del Ferrocarril Santander-Bilbao

Obligaciones en circulación	Valor efectivo)	Costo anual	Interés
1897	10.648.815	430.740	4,04%
1898	13.444.740	515.400	3,83%
1899	17.963.867	560.870	3,12%
1900	17.806.878	719.990	4,04%
1901	17.663.064	788.440	4,46%
1902	24.593.481	985.820	4,01%
1903	24.287.226	1.082.420	4,46%
1904	24.205.778	1.078.800	4,46%
1905	24.121.243	1.075.240	4,46%
1906	24.021.743	1.071.440	4,46%
1907	23.918.243	1.067.460	4,46%
1908	23.809.743	1.083.320	4,55%
1909	23.699.743	1.058.980	4,47%
1910	24.526.243	1.074.460	4,38%
1911	24.398.743	1.089.640	4,47%
1912	24.668.243	1.064.920	4,32%
1913	30.987.619	1.079.330	3,48%

La política del Consejo de Administración del Santander-Bilbao supuso, por tanto, que se aminoraran los riesgos de la inversión realizada por los accionistas. Conseguía una relativamente alta rentabilidad para las acciones mediante el crecimiento de la empresa con recursos ajenos.

Como hemos podido apreciar, el desarrollo de las instalaciones consiguió un perceptible aumento de los productos líquidos. Cabe plantearse, sin embargo, si la construcción de distintas líneas, ramales, cargaderos, dobles vías y nuevas estaciones y la adquisición de más material móvil tuvo el efecto de incrementar la rentabilidad relativa de la línea. En otros términos, ¿el desarrollo de los productos líquidos simplemente reprodujo el aumento de los gastos de instalación?, ¿o bien las crecientes inversiones tuvieron el efecto de que creciesen con mayor intensidad los productos líquidos?. O, lo que es lo mismo, ¿la integración de distintas líneas y ramales

en la misma red consiguió incrementar la rentabilidad relativa de la compañía?

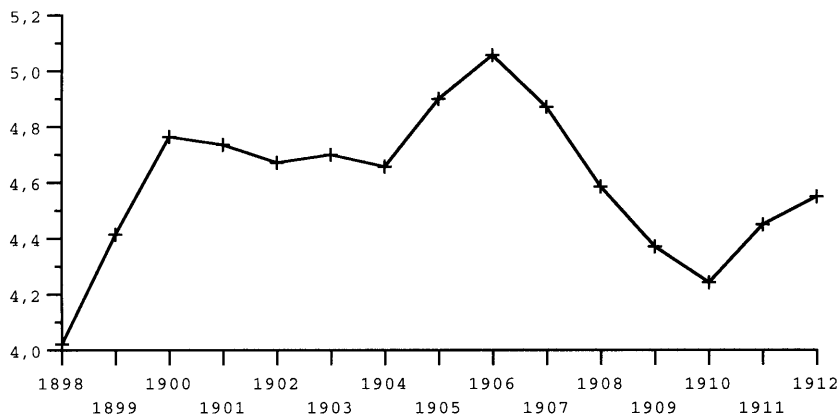
Para dar respuesta a esta cuestión clave, hemos recurrido a contrastar el valor que a fines de cada año tenían todas las instalaciones con los productos líquidos que se conseguían en dicho ejercicio. Los resultados figuran en el gráfico siguiente:

Rentabilidad de los ferrocarriles de la compañía Santander-Bilbao entre 1897 y 1913

(Rentabilidad relativa, elaborada a partir de los productos líquidos, contrastados con el valor total de las instalaciones.

Para eliminar los bruscos cambios anuales, se ha elaborado la gráfica a partir de medias móviles base tres.

El gráfico representa la evolución de la media móvil de la rentabilidad anual)



Conforme representa el gráfico, las inversiones realizadas entre 1897 y 1900 (la línea Zorroza-Bilbao, varios cargaderos y algunos ramales mineros) sí consiguieron aumentar la rentabilidad relativa de las instalaciones, que de una media móvil del 4 % pasó a otra del 4'8 %. Sin embargo, el desarrollo posterior de la línea no produjo similares resultados. El alza de 1905 y 1906 se debió a las circunstancias excepcionales que hemos descrito al analizar los tráficos. De que globalmente la explotación conjunta de distintas líneas no potenciaba de forma estable sus resultados da buena cuenta la caída de los años posteriores.

Evolución anual de la rentabilidad de la línea

	Valor instalaciones	Productos líquidos	Rentabilidad relativa
1897	24.368,8	806,4	3,31%
1898	25.785,9	899,3	3,49%
1899	27.062,0	1.426,3	5,27%
1900	31.407,4	1.409,1	4,49%
1901	33.275,4	1.508,2	4,53%
1902	35.712,1	1.853,4	5,19%
1903	37.927,1	1.627,4	4,29%
1904	39.148,9	1.809,6	4,62%
1905	40.833,7	2.062,4	5,05%
1906	42.830,2	2.153,5	5,03%
1907	42.980,4	2.188,2	5,09%
1908	43.125,4	1.940,5	4,50%
1909	43.994,1	1.831,6	4,16%
1910	44.191,8	1.970,5	4,46%
1911	44.283,4	1.822,0	4,11%
1912	44.531,0	2.124,5	4,77%
1913	44.772,8	2.135,2	4,77%

La Compañía del Ferrocarril Bilbao-Santander entre 1913 y 1935

Hasta 1913, las Memorias que anualmente presentaba el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas de la Compañía Bilbao-Santander abundaban en notas optimistas. Se reconocía a veces que *todavía* no se obtenían los resultados que cabía esperar, pero el Consejo podía constatar el general progreso de los productos de la sociedad, bien que lento en algunos ramos. Eventualmente, debía advertir que determinados negocios - es el caso del transporte de mineral - retrodecían. La confianza en que tales crisis eran sólo pasajeras, sin embargo, justificaba que las Memorias se felicitasen por el afianzamiento de los demás tráficos.

Desde 1914 cambió el panorama. Se iniciaba la I Guerra Mundial y, con ella, hondas perturbaciones en los negocios de la Compañía. Sus directivos comenzaron a quejarse de la gravedad de las circunstancias para el negocio ferroviario, de que el transporte de viajeros o de mercancías disminuía, de que los gastos se disparaban— La imagen no era del todo exacta, claro está. Uno de los años bélicos - 1916 - se saldó con un producto líquido sólo alcanzado otra vez durante el periodo 1913-1935. La rentabilidad efectiva que este año tuvo la inversión realizada por la sociedad (los beneficios líquidos supusieron el 6'67 % del valor de las instalaciones), sin precedentes, no se había repetido cuando comenzó la Guerra Civil.

Pero alguna razón asistía en sus quejas a quienes dirigían la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao. Desde 1914 su negocio ferroviario entró en una fase llena de dificultades. Buscos cambios en las condiciones de su mercado, en los tráficos, llegaban a afectar al propio carácter de sus líneas, cada vez destinadas a funciones más dispares que las inicialmente previstas.

No se aclaró el panorama con el fin de la contienda europea. Pronto se evidenció, además, que los problemas eran más graves que los generados por las coyunturales circunstancias bélicas. En efecto: que durante algunos años se mantuvieran las perturbaciones económicas no podía esconder otros fenómenos más graves: se estaban produciendo cambios estructurales que necesariamente debían afectar de forma profunda a la sociedad ferroviaria. La caída del transporte del mineral no era, como en principio parecía pensarse, un descenso transitorio. Y esto no podía menos que constituir un serio problema, si se recuerda que durante los primeros años del siglo el transporte minero llegó a proporcionar la mitad de los productos brutos de las líneas que estaban entre Bilbao y Santander.

El eventual desarrollo de los productos de estas líneas comenzó a depender, cada vez más, del negocio que generaban las mercancías expedidas por las fábricas próximas a la línea, un tráfico que, lo comprobaremos más adelante, adoptó un cariz decididamente positivo. Pero era éste, probablemente, el único motivo de satisfacción que tenían los dirigentes de la Compañía. Pues, en lo que a tales líneas se refiere, tampoco el transporte de viajeros prosiguió el avance que se apuntara los primeros años de explotación.

Un factor añadido vino a afectar gravemente durante los años veinte al mercado de viajeros: la aparición de la competencia del transporte por carretera, que llegó a amenazar seriamente a este ramo del negocio ferroviario.

Si para las líneas que unían Bilbao y Santander el periodo que se iniciaba en 1914 estuvo cargado de incertidumbres y de serios motivos de alarma, no fueron mejor las cosas para la línea Bilbao-Plencia. Fracásó el inicial intento de potenciar en esta vía el tráfico de mercancías, pese a que a conseguirlo se destinaron importantes inversiones. Y como tren de viajeros atravesó, también, por problemas serios. Le afectó, claro está, la crisis socioeconómica de los años de la guerra mundial, repercutiendo de forma negativa en los viajes entre la ciudad y la costa. Durante los años veinte, este negocio permaneció estancado, hasta que, a finales de la década, se optó por una innovación fundamental: la electrificación de la línea, que, por fin, consiguió resultados decididamente positivos. Se disparó entonces el transporte de viajeros. Se multiplicaron, también, los productos brutos. La rentabilidad de esta línea alcanzó baremos muy superiores a los hasta entonces conocidos.

El transporte de viajeros en la línea Bilbao-Plencia; el de mercancías industriales por los trenes que unían Bilbao y Santander: tales eran los negocios más halagüeños de la Compañía de los Ferrocarriles Bilbao-Santander. No eran, sin embargo, suficientes como para resistir con seguridad la crisis de los años treinta, que resultaron particularmente críticos. A los problemas estructurales que hemos mencionado se añadió la alteración general de las condiciones económicas, esto es, las consecuencias locales de la crisis del 29. Se añadieron también, al decir de sus directivos, los problemas sociales de los años republicanos. El aumento de los gastos y la caída de ingresos caracterizó a la nueva fase iniciada en 1931, que culminó con el difícil año de 1935. Por vez primera en su historia, esta Compañía saldó un ejercicio con pérdidas. De ello se lamentaba el 25 de junio de 1936 el Consejo de Administración, para el que “el cambio de situación política y especialmente en el aspecto social” cerraba sus posibilidades de futuro. Concluía su análisis con una apreciación cuya decidida ambigüedad nos invita a recoger aquí: las ulteriores circunstancias históricas le otorgaron unas resonancias sin duda más hondas que las que pretendieron sus autores. Veintidós días antes de que estallase la Guerra Civil el Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Santander á Bilbao *avisaba* de que el cambio social y político producido tras las elecciones del Frente Popular le hacía «temer que, durante un periodo más o menos largo, que no podemos precisar, lejos de obtener una recuperación, se agudice aún la insuficiencia para atender a las cargas, *lo que ha hecho pensar al Consejo en la conveniencia de estudiar alguna solución con qué hacer frente a las circunstancias por que atravesamos*». Nada sugiere el texto sobre el tipo de solución excepcional que proyectaba para «hacer frente a las circunstancias que atravesamos».

Era el punto final al periodo crítico iniciado en 1914. Decididamente, los años 1914-1936 constituyeron para la Compañía un periodo homogéneo. Bien es verdad que no puede calificarse genéricamente de depresivo, pues no faltaron ejercicios de espléndidos resultados, ni todos los negocios que explotaba la sociedad se estancaron. La unidad del periodo la proporciona la abundancia de incertidumbres, las perturbaciones de los tráficos, la indefinición de expectativas.

Hasta 1913 la historia de la Compañía está llena de iniciativas novedosas, de proyectos de alcance, de inversiones que buscaban nuevos negocios. Fue, claro está, la fase de instalación, que se caracterizó en este caso por los planes de gran envergadura.

Desde 1914, los planes de futuro, si no se abandonaron, sí se aplazaron. Baste señalar lo que sucedió con las dos novedades más importantes del periodo que se inició en 1914. Resulta sintomático, de entrada, que ambas se hubiesen concebido los años anteriores.

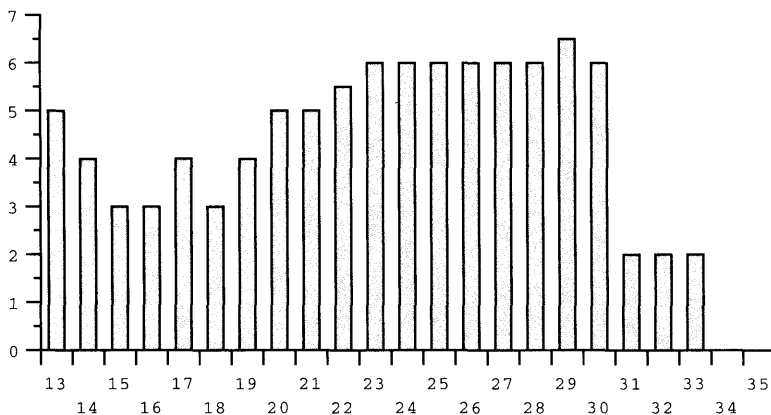
Nos referimos, primero, a la construcción del ramal Matico-Azbarren, que uniría el Bilbao-Plencia con el Santander-Bilbao y que lo enlazaría con

los Vascongados. La conveniencia de este ramal se había planteado ya en la Junta General extraordinaria celebrada el 1 de junio de 1911. Esta “idea acariciada hace largo tiempo - así se definía en 1911 -, de unir, no sólo todas las líneas de nuestra pertenencia, salvando la solución de continuidad, hoy existente, entre las de Santander a Bilbao y las de esta villa a Las Arenas y Plencia, sino también de empalmar directa o indirectamente, unas y otras, con la red formada por los ferrocarriles de vía estrecha que afluyen a Bilbao” no se terminó hasta abril de 1918.

Mayor retraso aún tuvo el proyecto de 1913 de conseguir “amplitud de servicio y reducción de tiempo” en el tramo Bilbao-Algorita mediante su electrificación, puesto que hasta quince años más tarde no circularon trenes eléctricos por esta vía.

Con todo, no podría hablarse de fracaso financiero de la sociedad durante el periodo 1913-1935. Al menos, no lo fué si se considera que hasta 1934 repartió siempre dividendos, y que los de los años 1923-1930 fueron especialmente altos, del 6 % o superiores (para muchos de los accionistas supusieron un interés efectivo del 15 % o más, si se atiende a las inversiones reales efectuadas durante los años noventa).

Evolución del dividendo repartido por la Compañía del Ferrocarril



El gráfico precedente describe bien, por lo demás, los momentos por los que pasó la sociedad durante el periodo de incertidumbre 1914-1935.

Refleja, en primer lugar, la inestabilidad por la que atravesó entre 1914 y 1921, coincidiendo con la I Guerra Mundial y las alteraciones económicas que permanecieron los siguientes años. Le siguió la decidida mejora de los resultados - ya que no el final de las perturbaciones - entre 1923 y

1930, durante la Dictadura de Primo de Rivera. Y terminó el periodo con la grave crisis que coincidió con la II República.

Aunque sea inexacto hablar de fracaso de la Compañía, puesto que cumplió el objetivo empresarial básico de repartir dividendos a sus accionistas, lo cierto es que podría afirmarse que no se cumplieron los objetivos fundacionales de potenciar los tráficos a partir de la integración de distintas líneas; que tampoco se consiguieron progresos notables en todos los transportes que explotaba la sociedad. De hecho, la rentabilidad de las líneas apenas creció con respecto a la que en conjunto mostraban a fines del XIX.

Hubo, además, significativos fracasos parciales. No consiguió que se multiplicaran los tráficos entre Santander y Bilbao: apenas creció el movimiento de viajeros en esta línea, al menos hasta que la Compañía se vió obligada a derrumbar las tarifas al aparecer la competencia. Fracásó el intento de acceder mediante la línea Bilbao-Las Arenas al Puerto Exterior. El ramal Matico-Azbarren ni potenció el tráfico entre las dos líneas Bilbao-Santander y Bilbao-Plencia, ni impulsó el transporte de mercancías en el ferrocarril de la margen derecha de la ría. Tampoco tuvieron éxito los intentos de explotar muelles en Axpe y Asúa.

Y es que a lo largo de estos años pervivieron características ya notadas durante los primeros ejercicios. El conjunto de líneas que explotaba la Compañía se dedicaba a distintos tráficos especializados y locales, siempre de cercanías, cada uno con su propia dinámica y escasa interrelación. Aunque la Sociedad dirigía una extensa red de ferrocarriles de vía estrecha, ésta resultaba de explotación especialmente costosa, debido a la diversidad de los tráficos. No podría hablarse de una red integrada: la explotación conjunta de todas las líneas no era sino la administración simultánea de trenes muy diferentes, que no llegaron a potenciarse globalmente. Tuvieron que realizarse sólo inversiones especializadas, que no afectaban - no podían afectar - al conjunto de la red. Baste señalar que mientras en 1913 se pensaba ya en la electrificación del Bilbao-Plencia, en 1935 ni siquiera se había apuntado tal posibilidad para las otras vías. De hecho, desde 1928 - desde que se electrificó el tramo Bilbao-Algorta - el material móvil dejaba de ser intercambiable.

Los cargaderos, las minas, los viajeros del ferrocarril entre Bilbao y las playas, el transporte de viajeros en la zona industrial del Cadagua, etc., etc., exigían un tratamiento específico, no extrapolable a otros ramos de la explotación, cada uno al margen de los demás.

En consecuencia, los problemas para el negocio ferroviario se plantearon de forma distinta en cada tramo, sin que fuera posible darles similar respuesta. Por ejemplo, a fines de los años veinte la competencia del transporte por carretera afectaba al movimiento de viajeros entre Bilbao y Santander, mientras que en estas líneas no existían circunstancias similares para las mercancías. Exactamente lo contrario sucedía en el Bilbao-Plencia,

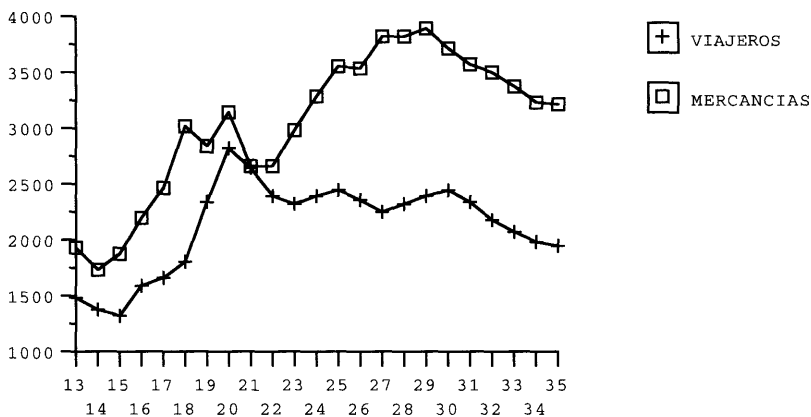
En los resultados de la sociedad no todo fueron, pues, problemas coyunturales. Quizás la raíz de las dificultades estaba en la propia concepción de esta red ferroviario, cuya estructura careció de un detenido análisis previo. La confianza en que al agregar vías todas ellas se verían beneficiadas se demostró no contaba con bases sólidas. Al fin y al cabo, la expansión de la compañía se había emprendido por los espléndidos, pero circunstanciales, resultados que durante los primeros años produjo el transporte de mineral de hierro para su ulterior exportación, y no por el desarrollo de un tráfico que naciese de actividades industriales y mercantiles locales. De hecho, cuando se hundió el transporte minero, toda la Compañía se resintió.

Para apreciar la evolución de la compañía resulta necesario analizar separadamente sus dos líneas, habida cuenta del distinto carácter de sus respectivos negocios. Estudiaremos en primer lugar la marcha de los tráficos y los resultados de la Bilbao-Santander. Nos referiremos, después, a la línea Bilbao-Plencia. Por último, analizaremos los resultados globales de la sociedad.

Los tráficos y resultados de la línea Santander-Bilbao

Si ya durante los últimos años del periodo anterior en la línea Santander-Bilbao los productos de las mercancías superaban a los de viajeros, tal circunstancia se mantuvo y hasta acentuó entre 1913 y 1935. Lo comprueba el cuadro siguiente, que muestra cómo en todo momento los ingresos de mercancías superaron a los de viajeros.

Evolución de los ingresos de las líneas Bilbao-Santander, 1913-1935. Productos Brutos por viajeros y por mercancías



Las diferencias entre lo que devengaba uno y otro tipo de transporte tendieron a acentuarse. Hasta 1921 evolucionaron de forma paralela, pero durante los años veinte sus respectivos comportamientos fueron bien diferentes. La estabilidad de los ingresos por viajeros contrasta agudamente con la expansión de los de mercancías.

La repercusión de la general coyuntura económica en los ingresos obtenidos por esta línea no puede ser más evidente.

Los años de la I Guerra Mundial supusieron un significativo aumento de los productos, aumento que se interrumpió en 1920. Desde este momento, las líneas de viajeros y mercancías marchan de forma diferente. La leve crisis de las mercancías sólo detuvo momentáneamente su movimiento alcista, que se consolidó durante la Dictadura de Primo de Rivera, hasta que la crisis del 29 determinó la involución de tales ingresos. También la experimentaron los ingresos por viajeros. Pero éstos no habían conocido la expansión anterior. Es más, dentro del estancamiento 1923-1930 se puede apreciar el bache de 1926, importante por que lo produjo el inicio de la competencia del transporte por carretera.

Productos Brutos obtenidos en las líneas Bilbao-Santander entre 1913 y 1935

(en miles de pesetas)

	Viajeros	Mercancías	Otros	Total
1913	1.481,1	1.931,6	302,2	3.715,0
1914	1.382,2	1.737,9	253,5	3.373,6
1915	1.317,2	1.870,0	235,0	3.422,2
1916	1.582,2	2.200,7	313,2	4.096,2
1917	1.664,3	2.460,2	361,5	4.486,1
1918	1.802,9	3.009,9	434,5	5.247,4
1919	2.330,5	2.837,4	535,1	5.703,1
1920	2.812,7	3.144,4	189,8	6.146,9
1921	2.644,1	2.653,0	108,2	5.405,3
1922	2.388,7	2.666,2	110,1	5.165,0
1923	2.322,8	2.981,8	111,0	5.415,6
1924	2.384,3	3.280,0	60,4	5.724,8
1925	2.438,4	3.559,3	66,2	6.064,0
1926	2.365,8	3.542,0	56,0	5.963,8
1927	2.251,2	3.821,8	34,1	6.107,1
1928	2.314,1	3.823,7	39,0	6.176,7
1929	2.384,9	3.901,6	42,3	6.328,7
1930	2.438,7	3.721,8	36,1	6.196,7
1931	2.330,8	3.580,3	29,7	5.940,8
1932	2.175,3	3.498,3	25,3	5.698,9
1933	2.075,6	3.375,9	17,2	5.468,8
1934	1.975,5	3.229,8	21,3	5.226,7
1935	1.948,3	3.208,8	19,2	5.176,3

Los productos brutos de la línea Santander-Bilbao tocaron su techo en los 6'3 millones de 1929. En total, habían crecido 2'6 millones desde 1913. La mayor parte de este aumento correspondió a las mercancías, cuyos ingresos se duplicaron (en 1929 eran el 202 % de 1913), creciendo unos dos millones de pesetas. Por contra, las mejoras en los productos brutos de viajeros se quedaron en 900.000 ptas., esto es, el 60 %, porcentaje que ha de considerarse escaso si se tiene en cuenta la inflación acelerada característica de estos años.

En todo caso, tales cifras, que sí permiten apreciar en qué medida la línea Bilbao-Santander fue fundamentalmente un tren de mercancías, apenas informan si crecieron o no los tráficos, habida cuenta de que sobre el montante de productos brutos repercutió el ascenso de tarifas, consecuencia de la creciente carestía de la vida.

A la evolución de los tráficos nos aproximan con mayor precisión los datos sobre el número de viajeros que anualmente utilizaban el tren así como el volumen de mercancías transportadas.

En lo que al mercado de viajeros se refiere, tuvo la siguiente evolución:

1.º.—Las difíciles circunstancias sociales y económicas creadas por la I Guerra Mundial se tradujeron en la paralización del tráfico de viajeros. Si en 1913 utilizaron el tren 1.368.000 viajeros, en 1918 lo hacía un número similar, 1.399.000. Entre un año y otro hubo una baja significativa, especialmente en 1914 y 1915. Eso sí, la elevación de las tarifas hizo crecer los ingresos que por término medio producía cada viajero.

2.º.—Tras la Guerra, el número de viajeros creció de forma notable. En 1923 utilizaron este tren el 54 % más de viajeros que en 1918. El mercado llegaba a superar, siquiera transitoriamente, los dos millones de viajeros anuales, 600.000 más que el último año de la contienda. El progreso había sido rápido. Probablemente, era consecuencia de que, en último término, la Guerra había revitalizado la industria de la zona, y de que recurría al tren una más abundante población.

3.º.—Entre 1921 y 1927 este mercado se estabilizó en torno a 1.900.000 viajeros anuales. La prosperidad económica de los años dictatoriales no exigió que las industrias del Cadagua o de las intermediaciones de Santander aumentasen sustancialmente sus instalaciones. Bastaba la mano de obra empleada tras las inversiones realizadas los años anteriores. Cabe observar en esta evolución que hasta 1926 permanecieron estables los productos medios por viajero, otro síntoma de la estabilización del mercado. Y que desde 1927 éstos cayeron de forma significativa. El descenso en un 7 %, durante este ejercicio señalaba que para mantener los niveles anteriores la Compañía debía rebajar las tarifas. Había comenzado la competencia del transporte por carretera.

Evolución del transporte de viajeros en las líneas Bilbao-Santander entre 1913 y 1935

(Número de viajeros: miles de viajeros anuales.

Productos Brutos Totales: en miles de pesetas.

P. Brutos por viajero: media en pesetas de los ingresos por viajero).

	Número de viajeros	Productos Brutos Totales	P. Brutos por viajero
1913	1.368	1.481,1	1,08
1914	1.294	1.382,2	1,07
1915	1.269	1.317,2	1,04
1916	1.315	1.582,2	1,20
1917	1.317	1.664,3	1,26
1918	1.399	1.802,9	1,29
1919	1.807	2.330,5	1,29
1920	1.753	2.812,7	1,60
1921	2.166	2.644,1	1,22
1922	1.933	2.388,7	1,24
1923	1.921	2.322,8	1,21
1924	1.936	2.384,3	1,23
1925	1.937	2.438,4	1,26
1926	1.923	2.365,8	1,23
1927	1.952	2.251,2	1,15
1928	2.029	2.314,1	1,14
1929	2.369	2.384,9	1,01
1930	2.579	2.438,7	0,95
1931	2.531	2.330,8	0,92
1932	2.391	2.175,3	0,91
1933	2.371	2.075,6	0,88
1934	2.347	1.975,5	0,84
1935	2.426	1.948,3	0,80

4.º.—Desde 1928 creció de forma espectacular el número de viajeros, que en 1930 y 1931 superó los 2'5 millones. Ni siquiera los difíciles años treinta bajaron sustancialmente el uso de este ferrocarril. Y es que, a la sazón, la Compañía desarrolló una agresiva política de tarifas, con bajas sustanciales, rebajas en billetes, venta sistemática de billetes de ida y vuelta, etc.: en 1933 los productos medios por viajero eran un 29 % inferiores a los de 1926, pese a la inflación.

De esta forma, la competencia del transporte por carretera contribuyó paradójicamente a afianzar el uso del ferrocarril, gracias a que la Compañía se decidió a rebajas sustanciales en las tarifas ferroviarias y a precios especiales para la utilización del tren en determinadas condiciones. Lo cual, por otra parte, induce a pensar que el lento desarrollo de este mercado durante los años anteriores hubiera podido salvarse mediante una más ajustada

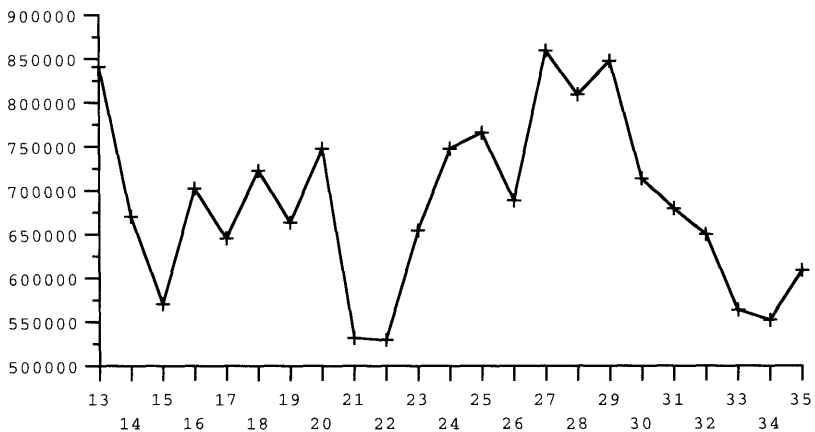
tada política de tarifas que animase al uso del ferrocarril y que crease un mercado más sólido.

Cabría interpretar, por tanto, que el estancamiento de los productos brutos durante los años veinte se debió en parte a las limitaciones de una gestión que no intentó afianzar el mercado con unas tarifas ferroviarias que se adaptase a sus necesidades concretas. Y que esto explica, a su vez, las graves repercusiones de la aparición del transporte por carretera. En los años treinta un mercado de viajeros un 30 % superior al de diez años antes no conseguía aumentar sus productos brutos.

No sucedió similar fenómeno en el transporte de mercancías. Los productos medios tendieron decididamente hacia el alza. Lo hacían, incluso, durante la crisis de los años treinta. Por lo demás, no puede hablarse de un incremento espectacular del volumen de mercancías transportadas. Todo lo contrario: las 841.000 Tms. que se movían en 1913 sólo se alcanzaron otros dos ejercicios, los de 1927 y 1929.

Caracteriza a la evolución del transporte de mercancías el irregular comportamiento que muestra la gráfica siguiente:

Evolución del transporte de mercancías en las líneas Bilbao-Santander, 1913-1925



La Primera Guerra Mundial tuvo, pues, un contundente efecto sobre el tráfico de mercancías de este ferrocarril. Hundió los transportes y, además provocó los dientes de sierra que muestra su línea representativa, inequívoco síntoma de las perturbaciones que sufría un mercado no consolidado.

Los altibajos no desaparecieron después de 1922, pese a que el tráfico de mercancías se recuperara hasta llegar en 1927-1929 a los niveles an-

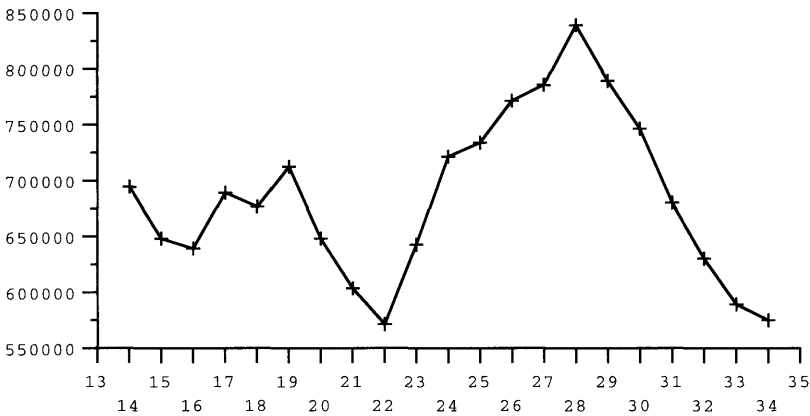
teriores a la Guerra Mundial. Desde 1930 los transportes de mercancías emprendieron decididamente un brusco descenso.

Con referencia a la última crisis adviértanse dos importantes características. En primer lugar, se inició en 1930, esto es, antes de la proclamación de la II República, pese a que las Memorias del Consejo insistasen en que la depresión era consecuencia de las alteraciones políticas y sociales republicanas. En segundo lugar, que en 1934 se tocó fondo. El año siguiente se constataba ya una cierta recuperación. No era ésta, desde luego, la imagen que transmite la Memoria del ejercicio de 1935, que insistía en los aspectos negativos de la coyuntura y en su raíz sociopolítica.

Para mejor apreciar qué tendencias animaban la evolución del transporte de mercancías, hemos eliminado en el gráfico siguiente el impacto de los altibajos anuales. Elaborado a partir de medias móviles trianuales, clarifica el movimiento cíclico que este negocio experimentó.

Las tendencias en la evolución del transporte de mercancías entre 1913 y 1935

(Evolución del volumen de mercancías transportadas. Elaborado a partir de medias móviles trianuales)



Pueden distinguirse con claridad tres momentos:

- La depresión 1913-1922, no exenta de una pasajera recuperación coincidiendo con los últimos años de la guerra y los primeros de la posguerra.
- Decidido movimiento alcista durante la Dictadura de Primo de Rivera, especialmente rápido hasta 1925.
- Crisis a partir de 1930, con un movimiento en larga tendencia que representa una brusca caída.

Evolución del transporte de mercancías en las líneas Bilbao-Santander entre 1913 y 1935

(Volumen de mercancías: Tms. de mercancías transportadas anualmente.
 Productos Brutos Totales: en miles de pesetas.

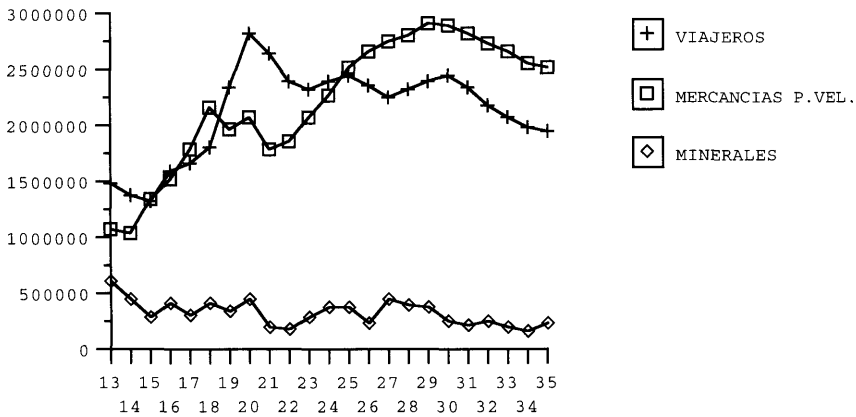
P. Brutos por tonelada: media en pesetas de los ingresos por Tm.)

	Volumen de mercancías	Productos Brutos Totales	P. Brutos por tonelada
1913	841.752	1.931,6	2,29
1914	671.337	1.737,9	2,59
1915	570.282	1.870,0	3,28
1916	701.371	2.200,7	3,14
1917	644.475	2.460,2	3,82
1918	723.725	3.009,9	4,16
1919	664.340	2.837,4	4,27
1920	748.306	3.144,4	4,20
1921	532.396	2.653,0	4,98
1922	529.464	2.666,2	5,04
1923	653.759	2.981,8	4,56
1924	747.876	3.280,0	4,39
1925	765.167	3.559,3	4,65
1926	688.098	3.542,0	5,15
1927	858.782	3.821,8	4,45
1928	809.727	3.823,7	4,72
1929	847.532	3.901,6	4,60
1930	713.203	3.721,8	5,22
1931	678.839	3.580,3	5,27
1932	650.276	3.498,3	5,38
1933	563.250	3.375,9	5,99
1934	552.559	3.229,8	5,85
1935	609.758	3.208,8	5,26

El mercado de mercancías de las líneas Santander-Bilbao osciló entre 500.000 y 850.000 Tms. De la gravedad de la crisis de los años treinta habla, precisamente, el que interrumpió una mejoría que parecía haber consolidado un transporte anual por encima de las 800.000 Tms., transportadas consecutivamente entre 1927 y 1929.

Más significativo que los datos anteriores resulta comprobar los cambios en el tipo de mercancías que este ferrocarril transportaba. Carecemos de datos sobre el volumen de cada clase de mercancía. Pero resultan un buen índice de esta evolución los productos brutos obtenidos por minerales, transporte a gran velocidad y mercancías a pequeña velocidad. Su contraste con los que devengaban los viajeros permite describir con cierta precisión los cambios que se producían en el movimiento de estas líneas.

Evolución de los productos brutos de viajeros, mercancías a pequeña velocidad y minerales. 1913-1935



Puede apreciarse en el gráfico anterior que incluso si se aislan, el tráfico de productos industriales - movimiento a pequeña velocidad - se convirtió en el principal negocio de esta línea. Desde 1925 produjo, incluso, más que los viajeros.

Por contra, los minerales atravesaron una aguda recesión, que les fue convirtiendo en marginales dentro de la explotación del ferrocarril. En 1930 aportaban sólo el 3'9 % de los productos brutos totales, cuando en 1913 aún representaban el 16'5 %.

Así, pues, el factor clave en la evolución de este ferrocarril desde el punto de vista del desarrollo de los ingresos, fue, por tanto, el crecimiento del transporte de las mercancías industriales. De suponer el 28'8 % del total en 1913, pasó en 1935, al 48'7 %, casi la mitad.

Productos brutos de los distintos tipos de mercancías

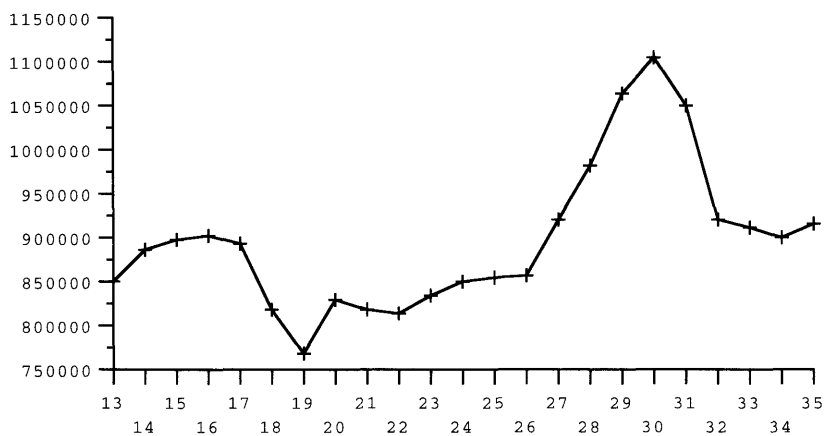
	Viajeros	Mercancías		Minerales	Varios	Total
		Gran Velocidad	Pequeña Velocidad			
1913	1.481,1	251,8	1.068,6	611,2	302,2	3.715
1915	1.317,2	243,8	1.347,9	278,3	235,0	3.422
1920	2.812,7	627,6	2.068,5	448,3	189,8	6.147
1925	2.438,4	658,0	2.525,6	375,8	66,2	6.064
1930	2.438,7	593,2	2.887,1	241,5	36,1	6.197
1935	1.948,3	458,8	2.520,9	229,2	19,2	5.176
1913	39,9%	6,8%	28,8%	16,5%	8,1%	100,0%
1915	38,5%	7,1%	39,4%	8,1%	6,9%	100,0%
1920	45,8%	10,2%	33,7%	7,3%	3,1%	100,0%
1925	40,2%	10,9%	41,6%	6,2%	1,1%	100,0%
1930	39,4%	9,6%	46,6%	3,9%	0,6%	100,0%
1935	37,6%	8,9%	48,7%	4,4%	0,4%	100,0%

Teniendo en cuenta la evolución de los viajeros y de las mercancías que hemos analizado, se comprende la marcha de los resultados de esta línea.

La primera nota que llama la atención figura en el gráfico siguiente, que representa el número de kilómetros recorridos por los trenes de esta línea.

Distancias anuales recorridas por los trenes de la línea Bilbao-Santander

(Kms. recorridos cada año)



La crisis de los años de la Guerra Mundial no se tradujo hasta el final en menores distancias recorridas por los trenes. En conjunto, pues, esta crisis disminuyó claramente la rentabilidad del ferrocarril, toda vez que un negocio menor exigió un servicio igual o superior al de 1913.

El estancamiento del número de viajeros y del volumen de mercancías transportadas sí se reflejó, en cambio, en el estancamiento que experimentaron las distancias recorridas por los trenes entre 1920 y 1926.

Por contra, el brusco ascenso en el número exigió, a partir de 1926, incrementar notablemente los servicios, con lo que se dispararon las distancias recorridas por el tren. En realidad, los productos medios por kilómetro recorrido tendieron decididamente hacia la baja.

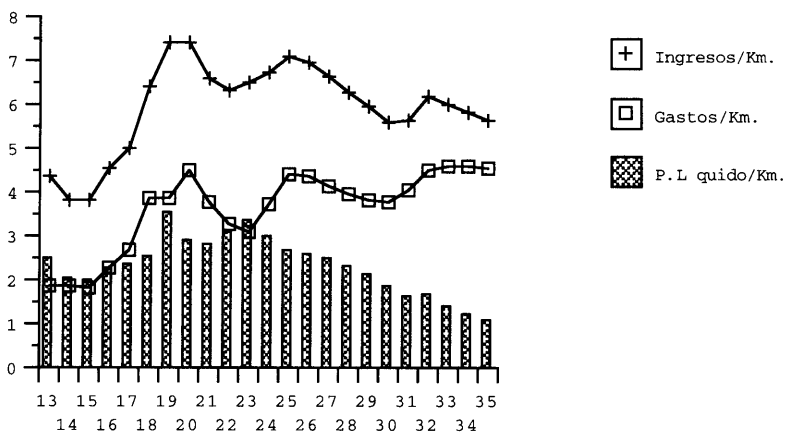
Distancias recorridas por los trenes Bilbao-Santander y rentabilidad media

	Kilómetros recorridos	Ingresos Ptas./Km.	Gastos Ptas./Km.	Productos netos Ptas./Km.
1913	850.457	4,37	1,86	2,51
1914	885.460	3,81	1,85	2,06
1915	898.667	3,80	1,82	1,98
1916	902.155	4,54	2,29	2,25
1917	894.008	5,01	2,66	2,35
1918	818.719	6,40	3,85	2,55
1919	767.348	7,42	3,88	3,54
1920	829.598	7,40	4,50	2,90
1921	817.168	6,61	3,78	2,83
1922	813.516	6,34	3,26	3,08
1923	834.552	6,48	3,10	3,38
1924	850.281	6,73	3,71	3,02
1925	855.338	7,08	4,42	2,66
1926	857.444	6,95	4,36	2,59
1927	921.267	6,62	4,13	2,49
1928	982.791	6,28	3,95	2,33
1929	1.064.708	5,94	3,80	2,14
1930	1.104.420	5,61	3,76	1,85
1931	1.051.090	5,65	4,05	1,62
1932	920.673	6,18	4,52	1,66
1933	911.663	5,99	4,58	1,41
1934	900.260	5,80	4,57	1,23
1935	916.071	5,65	4,54	1,11

El aumento de los ingresos medios por kilómetro fue acompañado hasta 1923 por similar comportamiento de los gastos. Por contra, la paulatina reducción de tales ingresos medios durante los años siguientes coincidió con el estancamiento y hasta elevación de los gastos. De esta manera, la rentabilidad de los servicios fue paulatinamente reduciéndose entre 1923 y 1935. Son los datos que enmarcan lo que ha de considerarse una crisis paulatina, continuada y grave de este ferrocarril.

Rentabilidad de la explotación del ferrocarril Santander-Bilbao

(Ingresos, Gastos y Productos líquidos por Kilómetro recorrido)



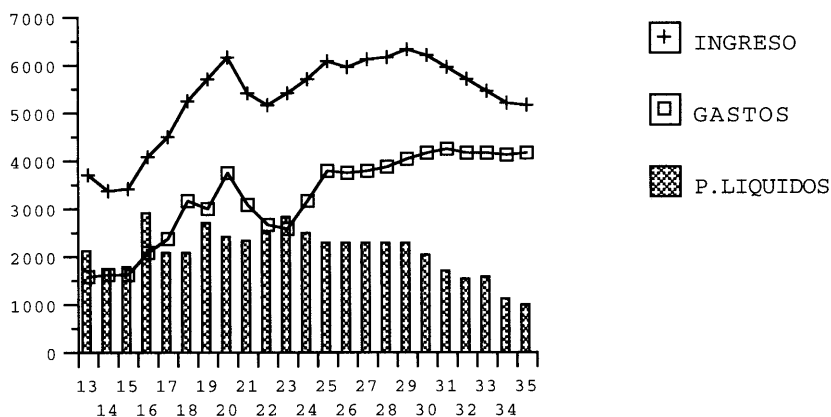
Reflejo de lo anterior es, precisamente, la cuenta de resultados de esta línea. Como cabía esperar, el aumento de los productos brutos 1913-1920 fue en gran parte ficticio, puesto que coincidió con una general carestía. Aumentaron también los gastos, especialmente por los mayores precios del carbón, que se multiplicaron por cuatro entre 1913 y 1918. De hecho, mientras los ingresos aumentaban un 65 %, los gastos crecían más rápidamente, incrementándose en un 136 %. En consecuencia, el coeficiente de explotación creció de manera preocupante. Del 42'5 % de 1913 se pasaba, en 1918, al 60 %. Tal baremo se superó siempre a partir de 1925. Desde 1931, el coeficiente de explotación era mayor del 70 %.

Así, pues, la rentabilidad de este línea disminuyó de forma progresiva. Mejoró durante los años veinte el negocio ferroviario, pero no hasta el punto de que compensase el aumento de los gastos.

Resultados de la explotación de la línea Santander-Bilbao. 1913-1935

(en miles de pesetas)

	P. Brutos	Gastos	P. Líquidos	Coeficiente
1913	3.715	1.580	2.135	42,52
1914	3.374	1.643	1.730	48,71
1915	3.422	1.640	1.783	47,91
1916	4.096	2.072	2.925	50,57
1917	4.486	2.385	2.101	53,17
1918	5.247	3.157	2.090	60,17
1919	5.703	2.985	2.718	52,35
1920	6.147	3.730	2.417	60,68
1921	5.405	3.090	2.315	57,16
1922	5.165	2.656	2.509	51,42
1923	5.416	2.590	2.825	47,83
1924	5.725	3.162	2.503	55,23
1925	6.064	3.784	2.280	62,4
1926	5.964	3.731	2.287	62,56
1927	6.107	3.809	2.299	62,37
1928	6.177	3.887	2.290	62,93
1929	6.329	4.055	2.274	64,07
1930	6.197	4.163	2.034	67,18
1931	5.941	4.238	1.703	71,34
1932	5.699	4.162	1.537	73,03
1933	5.469	4.183	1.585	76,49
1934	5.227	4.120	1.106	78,83
1935	5.176	4.159	1.017	80,35



Como se aprecia en el gráfico anterior, progresivamente los gastos e ingresos se aproximaron, por el crecimiento de aquellos y estancamiento de éstos.

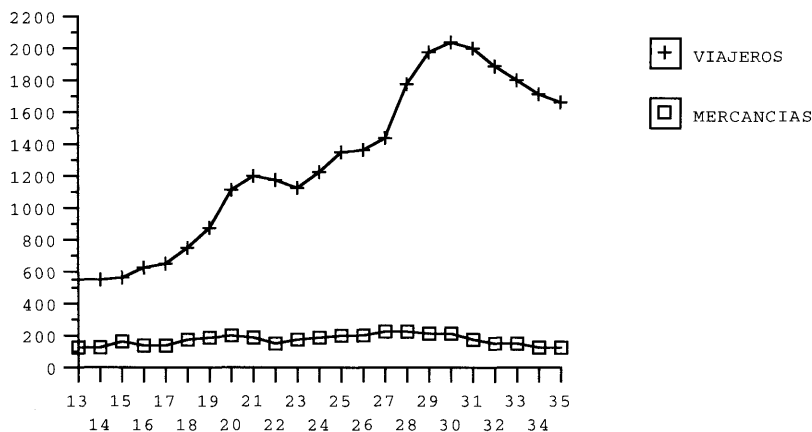
Desde 1923, los productos líquidos tendieron decididamente hacia la baja. La gestión de este negocio ferroviario no consiguió compensar el aumento de los gastos con una sustancial mejora de los ingresos totales, que requería más tráficos y más rentables.

Los tráficos y resultados de la línea Bilbao-Plencia

La línea Bilbao-Plencia concentró los esfuerzos inversores de la Compañía Bilbao-Santander entre 1913 y 1935. Le afectaron las dos principales innovaciones que introdujo la sociedad. Con el ramal Matico-Azbarren, inaugurado en 1918, se intentó prioritariamente atraer mercancías al ferrocarril de la margen derecha. Diez años más tarde se terminaba la electrificación del tramo Bilbao-Algorta, realizada para mejorar el tráfico de viajeros.

Una y otra novedad se saldaron con resultados bien diferentes. Apenas tuvo efectos el Matico-Azbarren, puesto que no crecieron los ingresos por mercancías. Notables fueron, en cambio, los de la electrificación, que disparó los productos brutos por viajeros.

Productos brutos por viajeros y mercancías de la línea Bilbao-Plencia. 1913-1935



Como puede apreciarse, durante el periodo se mantuvo y acentuó el carácter de esta línea como “tren de viajeros”. En 1913 los viajeros proporcionaban el 76 % de los ingresos. Pues bien: en 1920, pese a haberse abierto el Matico-Azbarren, los productos brutos por viajeros suponían el 82 % del total. El porcentaje subía al 90 % en 1930, y al 92'4 % en 1936,

a fines del periodo. Y es que mientras los ingresos por viajeros crecieron casi de forma ininterrumpida, los de mercancías permanecían en los deprimidos niveles iniciales.

Productos brutos de la línea Bilbao-Plencia entre 1913 y 1935

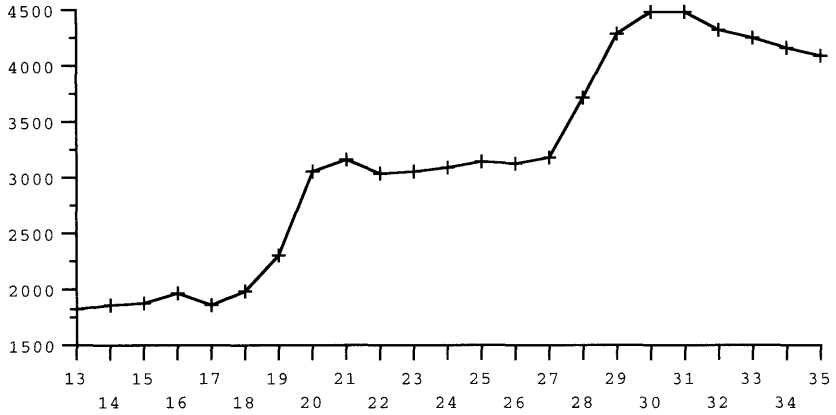
(en miles de pesetas)

	Viajeros	Mercancías	Varios	Total
1913	545	121	53	719
1914	551	119	54	723
1915	559	158	37	755
1916	630	139	40	809
1917	650	133	89	872
1918	753	175	85	1.014
1919	879	185	100	1.164
1920	1.108	195	52	1.355
1921	1.197	182	18	1.396
1922	1.177	148	20	1.345
1923	1.130	173	28	1.332
1924	1.222	182	28	1.432
1925	1.353	200	38	1.591
1926	1.361	205	29	1.594
1927	1.442	219	22	1.683
1928	1.776	231	25	2.032
1929	1.969	212	26	2.207
1930	2.037	208	23	2.267
1931	1.994	171	14	2.179
1932	1.884	151	15	2.050
1933	1.798	149	13	1.960
1934	1.718	130	14	1.862
1935	1.663	123	12	1.798

El transporte de viajeros llegó a triplicarse entre 1913 y 1930. Lo hizo de la forma escalonada que representa el gráfico siguiente, con bruscos ascensos en 1919-1920 y 1928-1929.

Esta línea tradujo la crisis socioeconómica de los años de la I Guerra Mundial en el estancamiento del mercado de viajeros que, como vimos, estaba creciendo los años anteriores. La Compañía consiguió durante tales años estabilizar este transporte en algo más de 1.800.000 viajeros anuales mediante el procedimiento de atenuar las tarifas, que apenas crecieron. Tuvo esto como consecuencia inmediata que disminuyese la rentabilidad de la línea, puesto que, obviamente, no pudo aminorar los gastos de manera sustancial.

Evolución del número de viajeros del Bilbao-Plencia entre 1913 y 1935



El transporte de viajeros en la línea Bilbao-Plencia. 1913-1935

(Número de viajeros: en miles.
Productos Brutos: en miles de pesetas)

	Número de viajeros	P. Brutos	Ptas./viajero
1913	1.814	545	0,30
1914	1.854	551	0,30
1915	1.868	559	0,30
1916	1.963	630	0,32
1917	1.856	650	0,35
1918	1.979	753	0,38
1919	2.310	879	0,38
1920	3.059	1.108	0,36
1921	3.157	1.197	0,38
1922	3.037	1.177	0,39
1923	3.045	1.130	0,37
1924	3.086	1.222	0,40
1925	3.146	1.353	0,43
1926	3.129	1.361	0,43
1927	3.174	1.442	0,45
1928	3.723	1.776	0,48
1929	4.288	1.969	0,46
1930	4.480	2.037	0,45
1931	4.481	1.994	0,44
1932	4.321	1.884	0,44
1933	4.243	1.798	0,42
1934	4.158	1.718	0,41
1935	4.091	1.663	0,41

La general mejoría de las condiciones económicas explica el salto de 1919-1920, cuando alcanzó los tres millones de viajeros, cifra que se estabilizó hasta 1927.

Por fin, la electrificación de la línea provocó un nuevo salto, hasta los cerca de 4'5 millones de viajeros anuales de 1930 y 1931. Se mantuvo por encima de los cuatro millones incluso durante los años treinta, sin que se introdujese más que una leve rebaja en las tarifas.

Los bruscos altibajos y la ausencia de una tendencia definida caracterizaron en esta línea al transporte de mercancías. Se movieron entre 75.000 y 267.000 Tms. anuales, siendo más frecuentes los ejercicios en que no se alcanzaban las 100.000. Que, por otra parte, también los productos brutos medios por tonelada presentasen fuertes variaciones confirma, en último término, que no se consolidó en esta línea un mercado de mercancías estable.

El transporte de viajeros en la línea Bilbao-Plencia. 1913-1935

(Volumen mercancías: en Tms.
Productos Brutos: en miles de pesetas)

	Volumen mercancías	P. Brutos	Ptas./Tm.
1913	76.410	121	1,58
1914	75.518	119	1,58
1915	98.718	158	1,60
1916	88.712	139	1,57
1917	71.611	133	1,86
1918	96.640	175	1,81
1919	103.065	185	1,79
1920	117.000	195	1,67
1921	90.142	182	2,02
1922	76.273	148	1,94
1923	88.828	173	1,95
1924	100.594	182	1,81
1925	95.660	200	2,09
1926	95.318	205	2,15
1927	94.910	219	2,31
1928	100.521	231	2,30
1929	96.102	212	2,21
1930	255.782	208	0,81
1931	267.012	171	0,64
1932	61.548	151	2,45
1933	58.746	149	2,54
1934	55.126	130	2,36
1935	52.433	123	2,35

Los resultados de la explotación fueron fiel reflejo de los comportamientos descritos. Hasta 1920 los productos líquidos permanecieron estancados, con algún ejercicio en que casi no existieron. Lo explica el aumento de los gastos, mientras se mantenían estables las tarifas y las dimensiones del mercado.

El ascenso del transporte de viajeros desde 1920 permitió, a su vez, que subiesen los productos líquidos, al tiempo que bajaban los coeficientes de explotación, Pero fue la electrificación del tramo Bilbao-Algorta lo que consolidó definitivamente a la línea. Los coeficientes de explotación bajaron al 60 % y menos: los gastos se estabilizaron, mientras se disparaban los ingresos. Los productos líquidos llegaron en 1931, siquiera transitoriamente, al millón de pesetas.

Resultados de la explotación de la línea Bilbao-Plencia. 1913-1935

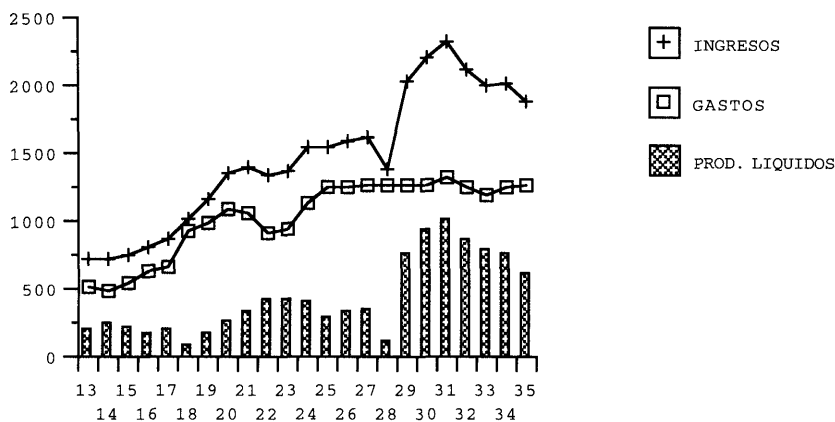
(en miles de pesetas. Coeficiente: porcentaje de Gastos sobre ingresos)

	Ingresos	Gastos	Prod. Líquidos	Coeficiente
1913	721	508	213	70
1914	723	478	245	66
1915	755	540	214	71
1916	809	639	170	78
1917	872	666	206	76
1918	1.014	925	89	91
1919	1.155	980	175	84
1920	1.355	1.094	260	80
1921	1.396	1.057	340	75
1922	1.345	917	428	68
1923	1.373	945	428	69
1924	1.549	1.132	417	79
1925	1.547	1.247	300	78
1926	1.587	1.243	344	78
1927	1.612	1.261	351	74
1928	1.384	1.263	122	62
1929	2.030	1.260	770	57
1930	2.206	1.258	948	55
1931	2.330	1.321	1.009	60
1932	2.112	1.250	861	61
1933	1.994	1.195	799	60
1934	2.015	1.250	764	67
1935	1.877	1.265	612	70

Sin duda, la electrificación del tramo Bilbao-Algorta fue la iniciativa de la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Santander que produjo durante el periodo más espectaculares resultados. Consiguió que creciese el mercado

de viajeros en esta línea. Consiguió que, por fin, el Bilbao-Plencia obtuviese beneficios líquidos notables.

Resultados de la línea Bilbao-Plencia. 1913-1935



Los resultados del Bilbao-Santander y del Bilbao-Plencia. Comparación.

Una de las notas más llamativas de los resultados de la explotación de las dos líneas que administraba la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Santander fue la creciente importancia de la Bilbao-Plencia, como consecuencia de sus cada vez mejores resultados brutos y líquidos.

En efecto: en 1913 el 84% de los productos brutos los obtenían las líneas Bilbao-Santander; en 1935 seguía siendo la más importante, pero su peso relativo se había reducido. La Bilbao-Plencia, que aportaba en 1913 el 16 %, suponía en 1935 casi el 27 %.

El cambio no había sido paulatino. Al mayor peso del Bilbao-Plencia se había llegado tras la electrificación de la línea. Ya en 1930, dos años después de tal innovación, sus resultados alcanzaban el 26 % del total.

El afianzamiento relativo del Bilbao-Plencia había sido más intenso desde el punto de vista de los productos líquidos. En 1915-1920 aportaba sólo el 10 % del total, apareciendo como una línea claramente deficitaria. Por contra, en 1930 conseguía casi la tercera parte de los productos líquidos. Cinco años más tarde, se aproximaba al 38 %.

Productos brutos de las líneas Bilbao-Santander y Bilbao-Plencia. Comparación

(en miles de pesetas)

	Santander-Bilbao	Bilbao-Plencia	Total
1915	3.422	755	4.177
1920	6.147	1.355	7.502
1925	6.064	1.547	7.611
1930	6.197	2.206	8.403
1935	5.176	1.877	7.053
(en porcentajes sobre el total)			
1913	83,75%	16,25%	100,00%
1915	81,92%	18,08%	100,00%
1920	81,94%	18,06%	100,00%
1925	79,67%	20,33%	100,00%
1930	73,75%	26,25%	100,00%
1935	73,39%	26,61%	100,00%

Productos líquidos de las líneas Bilbao-Santander y Bilbao-Plencia. Comparación

(en miles de pesetas)

	Santander-Bilbao	Bilbao-Plencia	Total
1915	1.783	214	1.997
1920	2.417	260	2.677
1925	2.280	300	2.580
1930	2.034	948	2.982
1935	1.017	612	1.629
(en porcentajes sobre el total)			
1915	89,28%	10,72%	100,00%
1920	90,29%	9,71%	100,00%
1925	88,37%	11,63%	100,00%
1930	68,21%	31,79%	100,00%
1935	62,43%	37,57%	100,00%

Y es que la rentabilidad de la explotación del Bilbao-Plencia había crecido de forma notable, mientras se hundía la del Bilbao-Santander. Los

coeficientes de explotación de éste se hundían, mientras mejoraban los de aquel. En 1915, el 52 % de los ingresos del Santander-Bilbao engrosaban la cuenta de productos líquidos, contra sólo el 28'3 % de los del Bilbao-Plencia. En 1920-1925 empeoraban ambos, siendo especialmente preocupante la caída del Bilbao-Santander. A la altura de 1930, la correlación se había invertido. Casi el 43 % de los ingresos del Bilbao-Plencia eran beneficios líquidos, mientras no llegaban a la tercera parte los del Santander-Bilbao. En cuanto a la crisis de los años treinta, afectó a la rentabilidad de ambas líneas, pero se conservó la preeminencia relativa del Bilbao-Plencia.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que la línea Bilbao-Plencia proporcionaba en todo momento la menor parte de los ingresos. Por eso, la rentabilidad conjunta de ambas líneas fue disminuyendo. Seguía, pues, el movimiento descrito por la más importante, la Bilbao-Santander. La Bilbao-Plencia sólo atenuó la caída porcentual de los productos líquidos. Globalmente considerados, a comienzos del periodo éstos suponían el 47'8 % de los ingresos. En 1935, habían caído al 23'1 %.

Relación Productos Brutos/Productos Líquidos

(porcentaje que suponen los productos líquidos sobre el total de ingresos)

	Santander-Bilbao	Bilbao-Plencia	Total
1915	52,10%	28,34%	47,81%
1920	39,32%	19,19%	35,68%
1925	37,60%	19,39%	33,90%
1930	32,82%	42,97%	35,49%
1935	19,65%	32,61%	23,10%

Desde 1923, la rentabilidad efectiva de las inversiones realizadas fue cada vez menor.

En efecto: la construcción del ramal Matico-Azbarren no consiguió aumentar los productos brutos en la misma proporción que los gastos realizados. En 1916, los ingresos totales de la Compañía venían a suponer el 7'4 % del valor de la línea. En 1920, cuando funcionaba ya el Matico-Azbarren, el porcentaje se había elevado al 12'4 %. Pero esta mejora se justificaba ante todo por la caída de la peseta, que hizo que repercutiesen ingresos crecientes en números absolutos sobre unas instalaciones evaluadas a precios sin actualizar.

La electrificación de parte de la línea, que tan excelentes resultados produjo desde el punto de vista del transporte y desde la perspectiva del nivel de productos globales, tampoco se tradujo en incrementos sustancia-

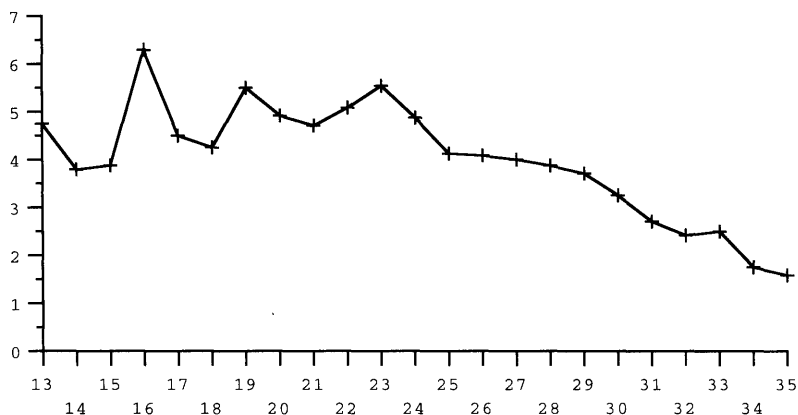
les de la relación productos brutos/costos de las instalaciones, relación que se estancó durante la segunda mitad de los años veinte.

Rentabilidad del Ferrocarril Santander-Bilbao. Relación porcentual de los ingresos con el valor de las instalaciones

	Instalaciones	Productos Brutos	Rentabilidad
1913	44.773	3.715,0	8,30%
1914	45.806	3.373,6	7,36%
1915	46.175	3.422,2	7,41%
1916	46.433	4.096,2	8,82%
1917	46.890	4.486,1	9,57%
1918	49.344	5.247,4	10,63%
1919	49.364	5.703,1	11,55%
1920	49.321	6.146,9	12,46%
1921	49.313	5.405,3	10,96%
1922	49.324	5.165,0	10,47%
1923	50.843	5.415,6	10,65%
1924	51.150	5.724,8	11,19%
1925	55.370	6.064,0	10,95%
1926	56.246	5.963,8	10,60%
1927	57.638	6.107,1	10,60%
1928	59.087	6.176,7	10,45%
1929	61.219	6.328,7	10,34%
1930	62.292	6.196,7	9,95%
1931	62.896	5.940,8	9,45%
1932	63.275	5.698,9	9,01%
1933	63.308	5.468,8	8,64%
1934	63.253	5.226,7	8,26%
1935	63.880	5.176,3	8,10%

Corroborra lo anterior la comparación entre el valor de las instalaciones y los productos líquidos conseguidos. Desde 1923, la rentabilidad real de la línea inició un perceptible descenso, agudizado precisamente al incluirse en los Gastos de Instalación los costos de la electrificación. Se pasó de unos productos líquidos que suponían en 1923 el 5'6 % de lo invertido a una rentabilidad inferior al 2 % en 1934 y 1935. El descenso de la línea representativa es, en el gráfico siguiente, suficientemente indicativo del paulatino deterioro de este negocio ferroviario. En realidad, las inversiones realizadas ni siquiera consiguieron que se mantuviese el anterior nivel de rentabilidad, pese a que mejorasen algunos tráficos.

Rentabilidad del Ferrocarril Santander-Bilbao. Relación porcentual de los productos líquidos con el valor de las instalaciones



	Instalaciones	Productos Brutos	Rentabilidad
1913	44.773	2.135	4,77%
1914	45.806	1.730	3,78%
1915	46.175	1.783	3,86%
1916	46.433	2.925	6,30%
1917	46.890	2.101	4,48%
1918	49.344	2.090	4,24%
1919	49.364	2.718	5,51%
1920	49.321	2.417	4,90%
1921	49.313	2.315	4,69%
1922	49.324	2.509	5,09%
1923	50.843	2.825	5,56%
1924	51.150	2.503	4,89%
1925	55.370	2.280	4,12%
1926	56.246	2.287	4,07%
1927	57.638	2.299	3,99%
1928	59.087	2.290	3,88%
1929	61.219	2.274	3,71%
1930	62.292	2.034	3,27%
1931	62.896	1.703	2,71%
1932	63.275	1.537	2,43%
1933	63.308	1.585	2,50%
1934	63.253	1.106	1,75%
1935	63.880	1.017	1,59%

Desarrollo de la Compañía y resultados empresariales

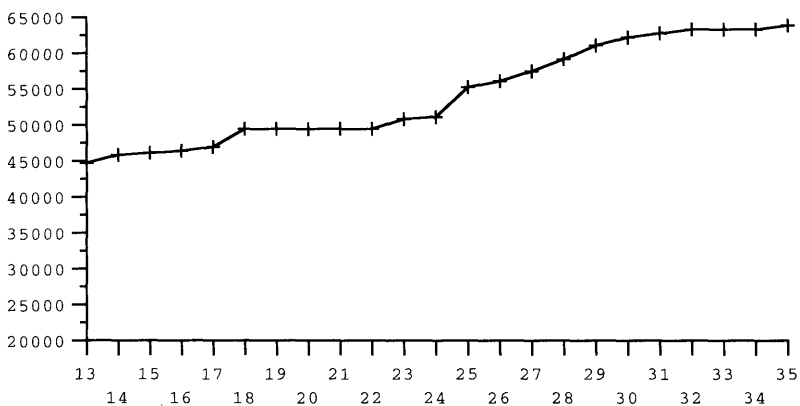
El crecimiento de la línea exigió un significativo aumento del balance de la Compañía, provocado por el desarrollo de los Gastos de Instalación. Las instalaciones se evaluaban a fines de 1913 en 44'7 millones; en 1935, en 63'8. Había crecido, pues, un 43 %, invirtiéndose en torno a 17 millones de pesetas.

La inversión se había concentrado en dos momentos:

- a) En el año 1918, por los gastos del ramal Matico-Azbarren.
- b) Durante los años 1924-1930, por la progresiva electrificación del Bilbao-Plencia que, como puede apreciarse en el gráfico, resultó particularmente costosa, exigiendo desembolsos superiores a los 12 millones e incrementando notablemente el valor de la empresa.

Evolución de la cuenta Gastos de Instalación del Ferrocarril Santander-Bilbao. 1913-1925

(Gastos de Instalación a 31 de diciembre de cada año. En miles de pesetas)



Evolución del Activo del Ferrocarril Santander-Bilbao. 1913-1925

(Principales partidas a 31 de diciembre de cada año. En miles de pesetas)

	Instalaciones	Valores en cartera	Otros	Total
1913	44.773	3.376	4.969	53.118
1914	45.806	3.376	3.957	53.139
1915	46.175	3.376	3.729	53.280
1916	46.433	376	5.949	52.758
1917	46.890	376	5.796	53.062
1918	49.344	376	4.288	54.008
1919	49.364	376	4.540	54.280
1920	49.321	376	5.797	55.494
1921	49.313	376	6.090	55.779
1922	49.324	376	6.094	55.794
1923	50.843	2.993	7.746	61.582
1924	51.150	3.869	8.015	63.034
1925	55.370	4.894	7.138	67.402
1926	56.246	4.389	7.504	68.139
1927	57.638	3.597	7.087	68.322
1928	59.087	2.032	6.826	67.945
1929	61.219	2.205	3.770	67.194
1930	62.292	1.960	3.398	67.650
1931	62.896	1.940	3.071	67.907
1932	63.275	1.943	4.595	69.813
1933	63.308	1.920	4.685	69.913
1934	63.253	1.920	4.619	69.792
1935	63.880	1.783	4.454	70.117

¿Cómo se financiaron las obras? A este respecto, se siguió la misma política observada ya durante sus primeros años. Esto es, se rehuyó la posibilidad de aumentar el capital-acciones, que permaneció en 17 millones. De esta forma, las mejoras se financiaron de tres formas:

a) Mediante la captación de recursos ajenos con las emisiones de obligaciones realizadas en 1925 y 1925. Parcialmente, se amortizaron antes de acabar el periodo.

b) Autofinanciando el desarrollo de la empresa, al formarse fondos de reserva y de amortización con los beneficios líquidos, ambos de desarrollo notable durante estos años. Fue éste, en realidad, el principal mecanismo de financiación durante el periodo.

c) Recurriendo al endeudamiento bancario o con el Estado, procedimiento que tuvo cierto desarrollo durante los años veinte.

Evolución del Pasivo del Ferrocarril Santander-Bilbao. 1913-1925

(Principales partidas a 31 de diciembre de cada año. En miles de pesetas)

	Capital	Obligaciones	Reservas	Varios	Total
1913	17.000	30.988	2.425	2.705	53.118
1914	17.000	30.841	2.591	2.707	53.139
1915	17.000	30.667	2.748	2.865	53.280
1916	17.000	30.237	3.019	2.502	52.758
1917	17.000	30.064	3.320	2.678	53.062
1918	17.000	29.886	3.617	3.505	54.008
1919	17.000	29.670	4.415	3.195	54.280
1920	17.000	29.505	5.001	3.988	55.494
1921	17.000	29.304	5.563	3.912	55.779
1922	17.000	29.114	5.630	4.050	55.794
1923	17.000	28.876	8.145	7.561	61.582
1924	17.000	28.648	8.699	8.687	63.034
1925	17.000	31.558	9.837	9.007	67.402
1926	17.000	31.312	10.984	8.843	68.139
1927	17.000	31.056	12.647	7.619	68.322
1928	17.000	30.788	13.509	6.648	67.945
1929	17.000	35.469	10.938	3.787	67.194
1930	17.000	35.136	11.403	4.111	67.650
1931	17.000	34.789	11.773	4.345	67.907
1932	17.000	34.426	12.162	6.225	69.813
1933	17.000	34.048	12.559	6.306	69.913
1934	17.000	33.654	12.959	6.179	69.792
1935	17.000	33.242	13.370	6.505	70.117

	CAPITAL	OBLIGACIONES	RESERVAS	VARIOS
1915	31,91%	57,56%	5,16%	5,38%
1920	30,63%	53,17%	9,01%	7,19%
1925	25,22%	46,82%	14,59%	13,36%
1930	25,13%	51,94%	16,86%	6,08%
1935	24,25%	47,41%	19,07%	9,28%

De esta manera, disminuyó el porcentaje que sobre el total suponía el capital-acciones, reducido en 1935 a menos de la cuarta parte del movili-zado. Nótese, además, que, por entonces, sólo el 20 % del balance lo había conseguido la Compañía emitiendo acciones, si se tiene en cuenta que parte de éstas correspondía a primas a determinados accionistas. Los propietarios de la empresa, pues, habían conseguido un balance total cinco veces su-perior a lo directamente invertido.

Sin embargo, habían aumentado significativamente los recursos propios, que pasaron del 32 al 43 % gracias a la canalización de beneficios hacia fondos de reserva y de amortización. El 19 % que juntos sumaban estos en 1935 eran, quizás, el mejor reflejo de que, pese a todos los apuros e incertidumbres, el periodo no puede considerarse negativo para los accionistas.

De hecho, consiguieron éstos durante los 24 años estudiados unos dividendos totales de casi 16 millones de pesetas, que, si se exceptúan los últimos ejercicios, representaron un más que aceptable interés. Máxime si se tiene en cuenta que, a la vez, nueve millones pasaban a engrosar los recursos propios en fondos de reserva y amortizaciones.

En total, el 46 % de los productos líquidos se destinó a pagar las obligaciones; el 23 %, a los dividendos de los accionistas; y el 14 % a fondos de reserva y de amortización.

Distribución de los beneficios líquidos

(en miles de pesetas)

	Total a repartir	Intereses Obligacs.	Dividendo Amortizac. Reservas	Varios	Remanente	
1913	2.539	1.179	831	196	103	229
1914	2.303	1.274	665	164	57	144
1915	2.205	1.268	499	206	102	131
1916	2.434	1.412	499	223	51	249
1917	2.631	1.405	665	300	0	260
1918	2.529	1.398	499	298	59	276
1919	3.274	1.391	665	824	71	322
1920	3.157	1.383	831	553	9	380
1921	3.199	1.376	831	562	0	430
1922	3.505	1.367	918	653	394	173
1923	3.609	1.359	997	936	95	223
1924	3.356	1.350	997	227	459	323
1925	3.036	1.340	997	235	102	361
1926	3.036	1.331	997	246	102	360
1927	3.213	1.321	997	256	277	362
1928	3.437	1.310	997	367	388	374
1929	3.603	1.475	1.081	424	249	374
1930	3.350	1.475	997	443	137	297
1931	2.900	1.466	306	347	248	533
1932	2.987	1.452	308	363	275	589
1933	2.864	1.443	312	378	260	422
1934	2.362	1.428	0	394	112	427
1935	2.451	1.412	0	412	446	182

	Total a repartir	Intereses Obligacs.	Dividendo Amortizac. Reservas	Varios	Remanente	
1913-1915	7.047	3.721	1.995	566	262	504
1916-1920	14.025	6.989	3.159	2.198	190	1.487
1921-1925	16.705	6.792	4.740	2.613	1.050	1.510
1926-1930	16.639	6.912	5.069	1.736	1.153	1.767
1931-1935	13.564	7.201	926	1.894	1.341	2.153
TOTAL	67.980	31.615	15.889	9.007	3.996	7.421
1913-1915	100,00%	52,80%	28,31%	8,03%	3,72%	7,15%
1916-1920	100,00%	49,83%	22,52%	15,67%	1,35%	10,60%
1921-1925	100,00%	40,66%	28,37%	15,64%	6,29%	9,04%
1926-1930	100,00%	41,54%	30,46%	10,43%	6,93%	10,62%
1931-1935	100,00%	53,09%	6,83%	13,96%	9,89%	15,87%
TOTAL	100,00%	46,51%	23,37%	13,25%	5,88%	10,92%

Apenas hubo cambios en esta política, si bien entre 1916 y 1930 pudieron atenuarse las cargas por obligaciones y, en cambio, fue mayor el porcentaje destinado al dividendo.

En conjunto, puede estimarse que desde el punto de vista de los accionistas la explotación fue rentable. Lo fue, en la medida que sin desembolsos consiguieron sustanciales dividendos, pudieron autofinanciar el desarrollo de la empresa, mantener sin problemas el pago de intereses y amortización de obligaciones y rentabilizar un movilizado cinco veces mayor que lo invertido.

Dividendos repartidos

1913	5 %	1921	5 %	1929	6'5 %
1914	4 %	1922	5'5 %	1930	6 %
1915	3 %	1923	6 %	1931	2 %
1916	3 %	1924	6 %	1932	2 %
1917	4 %	1925	6 %	1933	2 %
1918	3 %	1926	6 %	1934	0 %
1919	4 %	1927	6 %	1935	0 %
1920	5 %	1928	6 %		

La explotación de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia por la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Santander

El 29 de diciembre de 1899 la Junta General de Accionistas de la Compañía del Ferrocarril Bilbao a Santander decidió la adquisición de la línea Bilbao-Las Arenas, atendiendo a la «desinteresada oferta de traspaso» de sus propietarios. Se diversificaban así los ferrocarriles explotados por la compañía, que poco después se haría, también, con la línea Las Arenas-Plencia.

De esta forma la Compañía del Ferrocarril Bilbao a Santander tomaba a su cargo una línea de características bien diferentes a las que hasta entonces explotaba. Era, fundamentalmente, un tren dedicado al transporte de viajeros, mientras los que había construido complementaban el negocio de viajeros con las mercancías industriales y mineras, eventualmente las más importantes en su explotación ferroviaria.

Tal carácter de la línea que recorría la margen derecha de la ría se presagiaba ya en los primeros proyectos ferroviarios. Nos referimos, en concreto a los que promocionó antes de la última guerra carlista la casa “Hijos de Máximo de Aguirre”, que a la postre se llevaron a efecto, bien que durante los años ochenta. Nos detendremos en tales planteamientos, habida cuenta de que describen bien las características que posteriormente tuvo la línea.

“El Ferrocarril de Bilbao á la avanzada de Algorta”: tal era la denominación que en 1872 se daba al futuro ferrocarril que recorrería la margen derecha del Nervión. El proyecto se había hecho público el año anterior. Pretendía «la construcción de un ferrocarril que, recorriendo toda la margen derecha de la ría y uniendo á Bilbao con sus fondeaderos y las estensas y magníficas playas de la misma orilla, convirtiera á la villa invicta en un verdadero puerto de baños». Quedaba claro, pues, el carácter que se pretendía dar al nuevo ferrocarril, que en la concepción de sus promotores acercaría a los bilbaínos a las playas de Las Arenas y Algorta. Otra intención tenía el proyecto, no expresada: la de posibilitar que en Las Arenas - donde los Aguirre tenían importantes propiedades - naciese una zona residencial una vez que se comunicase por tren con Bilbao, «una localidad que está llamada a ser la *California del Hierro*», tal y como auguraban quienes respaldaban el proyecto ferroviario.

Llama la atención el tipo de argumentos con los que se intentaba vencer las reticencias del público - justificadas por el pésimo resultado de las inversiones en ferrocarriles, y, en especial, por el fracaso financiero del Tudela-Bilbao, que afectó gravemente al capital vizcaíno ante la nueva compañía.

En efecto: se reconocía que «la mayor parte de las líneas férreas construidas en España habían dado deplorables resultados á sus accionistas».

Pero se atribuían los fracasos al despilfarro con el que se habían construido y administrado o por el tendido de vías que unían zonas despobladas, incapaces de proporcionar un tráfico rentable. En esta línea, la opinión de los promotores del ferrocarril a la Avanzada de Algorta era concluyente. Según ellos, el fracaso del Tudela-Bilbo se debió al «entusiasmo en los bilbaínos por vanagloriarse de poseer el mejor ferro-carril de la península», que llevó a que se construyese una costosa e innecesaria doble vía y al excesivo lujo en algunas construcciones.

¿Qué razones justificaban en último término construir un ferrocarril por la margen derecha, siguiendo este hilo argumental? La razón fundamental estribaba, en opinión de los promotores de la línea, en las renovadas posibilidades de desarrollo que otorgaría a la villa de Bilbao. «La moda de los baños de mar y la competencia que con este motivo se ha establecido entre unos puertos y otros - escribían los autores del proyecto - requieren que Bilbao tenga tan buenas condiciones como sus rivales para recibir a los forasteros, bien sea en la villa invicta, donde podrán albergarse con toda comodidad y visitar las playas de baños sin violentarse con un verdadero viaje, espuestos al calor, al polvo y á la lluvia, como actualmente sucede, ó bien para que residan en los mismos puertos y puedan disfrutar fácilmente de todas las distracciones». Ciertamente, reconocían que «todavía no estamos en condiciones de luchar con Biarritz, San Sebastian ni Santander». Pero se apresuraban a añadir «que ocupamos ya el primer lugar después de estos puntos». «Convertido Bilbao en puerto de baños - concluían -, competiré con ellos».

Y había también razones locales que justificaban el proyecto ferroviario. De un lado, la posibilidad de permitir el cómodo acceso a las playas de las familias dedicadas a los negocios. De otro, «la higiene del bilbaíno», que «exige que cierta parte considerable del público bilbaíno - calculaban los promotores del proyecto que el 90 % de la población bilbaína nunca se acercaba al mar - que trabaja los seis días de la semana, quizá en sitios insalubres y poco ventilados, vaya á respirar los aires puros del mar los días destinados al descanso y á la distracción».

No se llevó a cabo el proyecto de 1872, por la guerra carlista. Retomado por los hermanos Aguirre acabada ésta, y construida la línea, propició que durante los años ochenta se tendiese una nueva vía, entre Las Arenas y Plencia.

Cuando la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao tomó a su cargo el Ferrocarril Bilbao-Las Arenas podía apreciarse que éste había tenido sólo un éxito parcial. No, desde luego, en su intención de convertir a Bilbao un “puerto de baños”: el auge de la explotación minera y la construcción de fábricas en la margen izquierda de la ría habían consagrado definitivamente el carácter industrial de Bilbao, que difícilmente podría aspirar ya a competir con “Biarritz, San Sebastian y Santander” como lugar para las

vacaciones veraniegas. El papel del ferrocarril se había concretado en el segundo aspecto de los propuestos, esto es, la de facilitar el acceso de Bilbao a las playas situadas a la derecha del Abra. Era pues, la función secundaria que se otorgaba inicialmente al ferrocarril, la de servir estrictamente a los viajeros bilbaínos. Había tenido éxito en una otra faceta: había posibilitado la aparición de una zona residencial en Las Arenas; pronto - a partir de 1906 - aparecería otra, en Neguri.

Al adquirir la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao esta línea, los resultados que ésta obtenía reflejaban las insuficiencias de los planteamientos que hemos descrito. Concebido el ferrocarril como el medio de revalorizar las propiedades inmobiliarias de Las Arenas, apenas había tenido un desarrollo técnico apreciable. Las limitaciones del tráfico de viajeros que generaba Bilbao - fracasado el propósito de hacer de Bilbao un centro de veraneo - tampoco propiciaba que se realizasen grandes inversiones, habida cuenta de sus exiguos productos líquidos: baste señalar sus altos coeficientes de explotación. Incluso cuando la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao realizó significativos cambios en la organización del tráfico y mejoró notablemente las instalaciones los coeficientes de explotación se acercaban al 70 %. En 1901, el primer año en que la Compañía proporciona datos concretos de la explotación, el coeficiente se situó en un inusitado 95'56 %.

¿Cuáles eran, pues, las trabas que tenía la línea y que producían tan exiguos resultados? A juzgar por los análisis que realizaron los directivos del Santander-Bilbao provenían de que al construirla se optó por un ferrocarril de bajo coste y, en segundo lugar, de que no se habían renovado las instalaciones.

Los principales inconvenientes se concretaban en los siguientes:

a) Deficiente instalación en Bilbao de la estación terminal. De hecho, el ferrocarril arrancaba de la estación de Matico. Los promotores del Bilbao-Las Arenas se habían evitado, así, la construcción de un tramo que accediese directamente a Bilbao, necesariamente caro por las expropiaciones y túneles necesarios. Pero, en la medida que la línea dependía del tráfico de viajeros que generase la capital vizcaína, tal ubicación disminuía las posibilidades de mantener una utilización constante del ferrocarril.

b) No menos deficiente prolongación de la línea en su otro extremo. Aunque se había construido un Ferrocarril Las Arenas-Plencia, no se había tendido la imprescindible vía que lo comunicase con el Bilbao-Las Arenas. Al no llevarse a cabo esta inversión, no existía solución de continuidad entre una y otra, con las consecuentes dificultades para un tráfico regular.

c) Mantenimiento en todo el trazado de una única vía, y, en consecuencia, necesidad de espaciar las expediciones. Resultaba esto especialmente inconveniente para el tráfico de viajeros entre la capital y la costa,

un tipo de tráfico que exigía diversificar la oferta horaria de trenes y mantener trenes frecuentes de forma constante, especialmente en verano.

c) Ausencia de renovación del material móvil. Esto, y el mantenimiento de algunas instalaciones ya viejas, como determinados puentes, colaboraba a ralentizar el tráfico, y, por tanto, a reducir la utilización de este ferrocarril.

d) Deficiente organización del tráfico, y, en especial, el mantenimiento de tres categorías de viajeros: la reserva de vagones a los de primera no hacía sino encarecer la explotación. Al tratarse de un ferrocarril que recorría cortas distancias, no resultaba rentable la explotación de primera clase, que, en definitiva, reducía la utilización de los trenes.

«Cuidadosamente hemos seguido el curso de la vida de este ferrocarril desde que fué adquirido por la empresa de Santander a Bilbao, y cada vez nos persuadimos más de que el día que cuente con medios y elementos apropiados para vigorizar la densidad de sus servicios, los rendimientos que produzca superarán á los previsto», declaraba en mayo de 1903 el Consejo de Administración del Santander-Bilbao, expresando su confianza en las posibilidades del ferrocarril de la margen derecha de la ría. Y es que al decidirse cuatro años antes la adquisición del Bilbao-Las Arenas se elaboraron dos planes, de mejoras inmediatas y de transformaciones en profundidad, para potenciarlo, intentando resolver los inconvenientes mencionados.

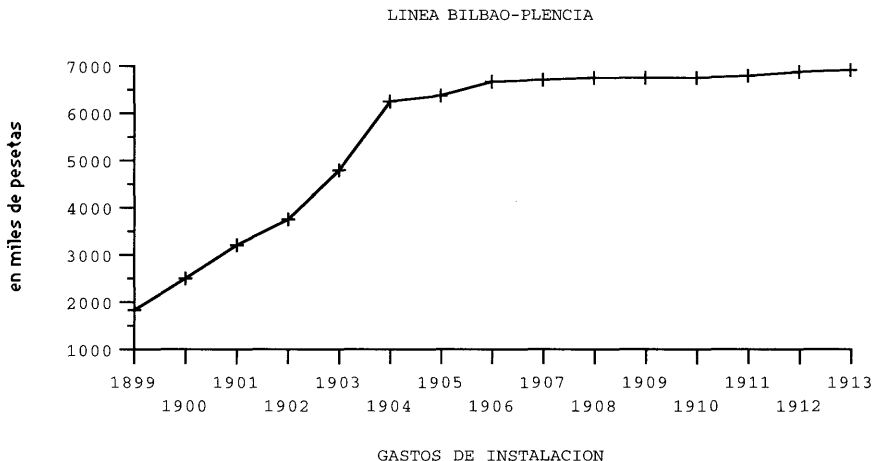
A corto plazo se introdujeron significativas transformaciones en la explotación. Se mejoró el material móvil, primero trasladando al de Las Arenas máquinas del Ferrocarril del Cadagua, y pronto adquiriendo material de tracción norteamericano y comprando nuevos vagones: mayor rapidez y comodidad eran, desde la perspectiva de la Compañía, la forma inmediata de aumentar el mercado de este ferrocarril. Se reorganizaron las clases de viajeros, reduciéndolas a dos tipos, de primera y de segunda, reduciendo las tarifas medias y buscando una ocupación más rentable de los trenes.

Pero tienen más interés los planes de transformación de la línea, que muestran cómo la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao concibió el negocio ferroviario del Bilbao-Las Arenas, intentando un tren que abarcara todas sus posibilidades. En efecto: la explotación integral del trayecto Bilbao-Plencia se convirtió en su objetivo prioritario. Para ello, proyectó y realizó las siguientes operaciones:

- Adquisición de la línea Las Arenas-Plencia.
- Construcción de una vía en Las Arenas que uniese los dos trayectos.
- Construcción de un ramal que, partiendo de Matico, accediese a Bilbao. Fue el ramal Matico-La Esperanza, el medio de que los viajeros bilbaínos pudiesen acceder al tren sin recorrer importantes distancias previas.
- Tendido de doble vía entre Bilbao y Las Arenas, para conseguir un tráfico más fluido.

- Planificación de un pequeño ramal que desde Las Arenas permitiese el acceso al contramuelle del Puerto Exterior, atisbando las posibilidades de incrementar el tráfico de mercancías.

Como puede apreciarse en el gráfico correspondiente, muy pronto el costo de estas obras y del nuevo material móvil superó los precios a que la Compañía del Bilbao-Santander había adquirido las líneas Bilbao-Las Arenas y Las Arenas Plencia. Había pagado por ellas, respectivamente, 1.828.000 y 890.000 ptas. No habían sido, pues, dos líneas caras, si se atiende a su longitud y a la importancia socioeconómica de la explotación que adquiriría la compañía. Lo eran, sin embargo, desde el punto de vista de que para conseguir una explotación rentable era necesario multiplicar la inversión. Muy pronto, en 1904, los costos de estas instalaciones superaban los seis millones de pesetas, si bien desde este año quedaba ya configurada la nueva línea - con la doble vía Bilbao-Las Arenas, la prolongación Matico-La Esperanza, etc. -, sin que fuese necesario en lo sucesivo más que pequeñas mejoras que no requirieran grandes desembolsos.

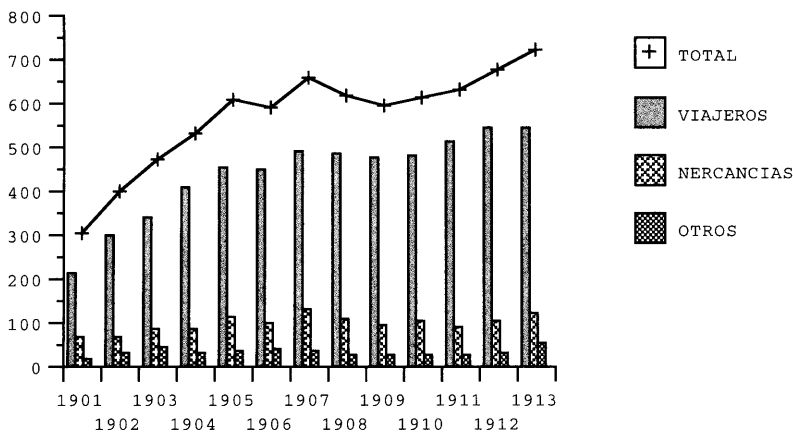


¿Qué resultados ofreció esta explotación?, ¿hubo cambios significativos en su funcionamiento tras adquirirla la Compañía Santander-Bilbao? Las series de datos que estudiaremos a continuación permiten estimar que la iniciativa tomada a finales de 1899 no fue a corto plazo particularmente rentable. No lo era, al menos, a la altura de 1913. Aún así, puede afirmarse que las mejoras introducidas por la compañía tuvieron inmediatos resultados en los tráficos de la línea, y que impulsaron su perceptible afianzamiento, que auguraba, quizás, su futura rentabilidad.

La representación de los productos brutos conseguidos por esta explotación confirma que las nuevas instalaciones tuvieron inmediatos resulta-

dos. En 1905, cuando se concluían las principales obras y entraba en explotación la terminal de La Esperanza, los productos doblaban ya los de cuatro años antes, en el momento en que la Cía. Bilbao-Santander comenzaba a explotar la línea. Se había pasado de 300.000 ptas. anuales a 600.000. No era un ascenso pasajero, puesto que los años siguientes se saldaron con resultados similares, e incluso con una leve pero perceptible tendencia hacia el alza.

Evolución de los productos brutos de las líneas Bilbao-Las Arenas y Las Arenas-Plencia.



El gráfico anterior permite comprobar, también, que la línea en cuestión constituía, ante todo, un tren de viajeros. El 70 % o más de los productos brutos lo proporcionaba este transporte. Fue, también, el que más creció entre 1901 y 1913. Las 200.000 ptas. de productos brutos que los viajeros devengaban en 1901 se convertían, doce años después, en más de medio millón de pesetas. Cabe pensar, pues, que en este aspecto tuvo éxito la política de renovación y ampliación de instalaciones. No tanto, en cambio, la eventual utilización de esta línea para el transporte de mercancías, pretendida al proyectarse el acceso al puerto exterior. Aunque los productos brutos de mercancías mostraron tendencia hacia el alza, lo cierto es que su desarrollo fue irregular y no sostenido.

Los datos que ofrece el cuadro "Productos brutos obtenidos por la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia" precisan la evolución descrita. Los productos brutos totales llegaron a superar, a fines del periodo, las 700.000 ptas. Y experimentaron un crecimiento escalonado que permitió que desde 1906 fuesen habituales rendimientos superiores a las 600.000 ptas. Todos los ramos de este negocio ferroviario aumentaron sus productos, pero fue

el de viajeros el que experimentó un desarrollo más espectacular. Se explica así que a la altura de 1913 se hubiese incrementado el grado de especialización de la línea como tren de viajeros. En 1901 éstos aportaban el 70 % de los productos brutos. Doce años más tarde, el porcentaje se había elevado a casi el 76 %. Y es que la construcción del ramal Matico-La Esperanza, el tráfico más fluido que la doble vía permitió y el descenso de las tarifas medias por la reorganización de los transportes consiguieron que la línea acentuase significativamente su servicio al que desde que se construyó era su negocio principal, el traslado de los viajeros bilbaínos a la costa.

Productos brutos obtenidos por la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia.

	Viajeros	Mercancías	Otros	TOTAL
1901	214,6	68,8	20,4	303,8
1902	302,0	67,6	30,0	399,6
1903	343,1	85,7	45,6	474,4
1904	410,3	86,9	33,2	530,4
1905	456,4	114,8	36,2	607,4
1906	450,0	101,0	40,0	591,0
1907	490,7	133,6	35,7	660,0
1908	486,3	107,8	25,2	619,3
1909	475,4	94,0	28,1	597,5
1910	482,5	102,3	26,6	611,4
1911	511,4	91,7	28,4	631,5
1912	545,6	102,9	30,8	679,3
1913	547,2	120,6	53,1	720,9
Porcentajes en 1901 y 1913:				
1901	70,6 %	22,6 %	6,7 %	100,0 %
1913	75,9 %	16,7 %	7,4 %	100,0 %

El desarrollo del tráfico de viajeros puede considerarse, por tanto, acelerado. En 1901 utilizaba este tren poco más de 850.000 viajeros anuales. Doce años más tarde habían aumentado en cerca de 1.200.000: lo usaban 1.815.000. El crecimiento, además de rápido, había sido casi ininterrumpido. Sólo en 1908 y 1909 se interrumpió su ascenso, que supuso mejoras anuales medias de 100.000 viajeros, con una tasa de crecimiento medio acumulado del 6'5 %, mantenido durante doce años. La utilización del tren que unía Bilbao con la costa estaba afianzándose, en un mercado consolidado y en crecimiento.

El transporte de viajeros en la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia.

	Viajeros (en miles)	Productos Brutos (en miles de ptas.)	Ptas./Viajero
1901	852,8	214,6	0,25
1902	1.028,8	302,0	0,29
1903	1.162,3	343,1	0,30
1904	1.319,2	410,3	0,31
1905	1.475,9	456,4	0,31
1906	1.500,7	450,0	0,30
1907	1.547,5	490,7	0,32
1908	1.544,0	486,3	0,31
1909	1.516,0	475,4	0,31
1910	1.556,1	482,5	0,31
1911	1.652,9	511,4	0,31
1912	1.789,9	545,6	0,30
1913	1.814,7	547,2	0,30

La reducción a dos de las tres clases de viajeros había tenido, también, los efectos positivos que pueden apreciarse en el cuadro anterior. La eliminación de la clase más cara habían colaborado a mejorar los productos medios por viajero, al permitir una mejor ocupación de los vagones. Desde 1903 tales productos medios apenas se modificaron, estabilizándose en 0'30 ptas. Así, pues, no cambiaron las tarifas ni se alteraron las distancias medias recorridas por los viajeros; de haberse producido una cosa u otra, necesariamente se hubiera traducido en diferentes productos medios.

El tipo de servicio se había modificado, también, de forma sustancial. El principal cambio radicaba en la mayor diversidad de la oferta de trenes. En 1901, la línea realizaba una media de 49 expediciones diarias, que sólo se elevaban a los 53 trenes/día el mes de agosto, quizás por las limitaciones que imponía la vía única y la lentitud del transporte con un viejo material móvil. En 1913 el servicio había cambiado radicalmente: la frecuencia de expediciones se situaba en la media de 78 trenes/día, un 60 % más que doce años antes. En agosto, llegaba a la media de 86 trenes diarios.

También se había intensificado la utilización de cada tren. Por término medio, en 1901 cada expedición transportaba 47 viajeros. La media de agosto era mucho más alta, 72 viajeros/tren. Pues bien: doce años más tarde habían aumentado sustancialmente los viajeros por tren, que se situaban en la media de 63'3. Por contra, se habían aminorado las diferencias de la media anual con la de agosto, que se situaba en 81'7. Al parecer, se estaba llevando a cabo la política prevista en 1901, de buscar una mayor comodidad, como base del progreso del mercado de viajeros.

Había otro cambio no menos significativo. Nos referimos a la estacionalidad del transporte de viajeros, representativa del tipo de negocio que realizaba el ferrocarril. Para analizarlo, hemos contrastado los años 1902 y 1912, para no comparar los resultados extremos de 1901 y 1913, los de mínima y máxima utilización del ferrocarril.

En 1902 contaba entre noviembre y abril con un reducido mercado, en torno a 50.000 viajeros mensuales (con un mínimo de 56.000 y un máximo de 62.000). Los meses de verano se duplicaban los viajeros totales, superando los 100.000 viajero/mes y llegando al tope de 118.000 en agosto. El mercado de viajeros presentaba, pues, una acusada estacionalidad, con variaciones sobre la media entre el 61 % de febrero y el 166 % de agosto.

Diez años más tarde se mantenía el movimiento cíclico, como cabía esperar en un tren cuyo objetivo prioritario era unir la ciudad con las playas. Pero el índice de estacionalidad se había atenuado. Las variaciones mensuales sobre la media oscilaban entre el 71 % de febrero y el 139 % de agosto.

Estacionalidad de los viajeros en la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia. Contraste entre 1902 y 1912.

	1902	Indice	1912	Indice
Enero	50.020	70,4	121.273	81,3
Febrero	43.135	60,7	106.554	71,4
Marzo	50.244	70,7	113.347	76,0
Abril	51.975	73,1	123.536	82,8
Mayo	61.974	87,2	143.188	96,0
Junio	84.144	118,4	149.109	100,0
Julio	106.318	149,6	202.134	135,5
Agosto	118.008	166,0	208.129	139,5
Septiembre	102.796	144,6	207.488	139,1
Octubre	67.621	95,1	160.366	107,5
Noviembre	56.168	79,0	126.462	84,8
Diciembre	57.601	81,0	128.342	86,0
Total	852.824		1.789.928	

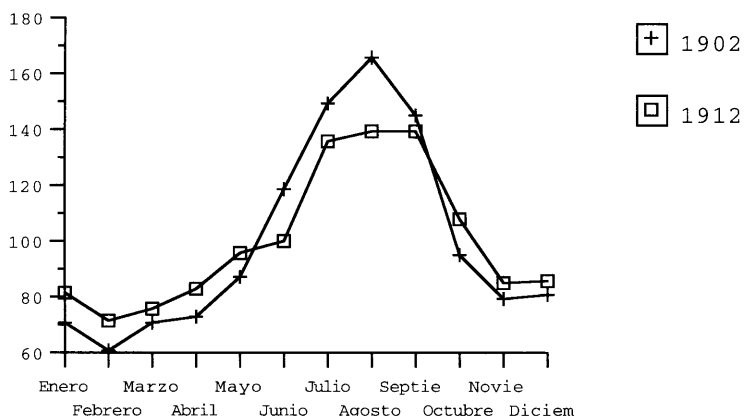
El principal cambio consistía, pues, en el uso más constante y regular del ferrocarril. Resulta innecesario insistir en que esto se traduciría en una mayor rentabilidad potencial: se conseguía una explotación más constante del material móvil, sin que fuese necesario infrautilizar los demás meses la maquinaria y vagones adecuados a la sobreexplotación de agosto.

De esta forma, entre noviembre y abril se había consolidado un mercado en torno a 120.000 viajeros, superior a los máximos de agosto de diez años

antes. En verano, se superaban los 200.000. Otro cambio notable: la sobreutilización veraniega no se limitaba al mes de agosto, sino que entre julio y septiembre se conseguían resultados similares. Todo indica, pues, que los hábitos del traslado a los pueblos costeros se estaban generalizando entre los bilbaínos. En 1902, el comportamiento estacional era similar al de los trenes cuya función a este respecto era el traslado a los centros de veraneo importantes, con los máximos de agosto que hemos comprobado ya en la línea Bilbao-Santander. En 1912 la estacionalidad representaba más bien el traslado habitual a corta distancia por parte de una población urbana que cada vez con más frecuencia se acercaba a las playas.

Estacionalidad en la utilización por viajeros de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia. Contraste entre 1902 y 1912.

(Variaciones porcentuales sobre las respectivas medias mensuales)



Ya hemos advertido que el transporte de mercancías - subsidiario en este ferrocarril - no tuvo un crecimiento tan espectacular como el de viajeros. El cuadro siguiente confirma que fracasaron los esfuerzos que para potenciarlo realizó la Compañía.

No hubo una definida tendencia hacia el alza, de tal forma que las 63.000 Tms. de mercancías que se transportaban en 1901 sólo se superaron claramente en tres de los doce años siguientes, con bruscas oscilaciones entre el mínimo de 49.000 Tms. y el máximo de 102.000. Que similar comportamiento irregular mostrasen los productos medios por tonelada - desde 1'09 ptas./Tm. a 1'87, pero sin una tendencia clara - corrobora que no se estabilizó ningún mercado propio para este aspecto del negocio ferroviario; señala variaciones irregulares tanto en las distancias medias recorridas como en el tipo de mercancías transportadas, sin que ningún tráfico concreto llegara a estabilizarse.

El transporte de mercancías en la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia.

	Volumen (Tms.)	Productos Brutos (miles de ptas.)	Ptas./Tm.
1901	63.279	68,8	1,09
1902	48.404	67,6	1,40
1903	60.172	85,7	1,42
1904	55.927	86,9	1,55
1905	92.369	114,8	1,24
1906	58.810	101	1,72
1907	102.460	133,6	1,30
1908	63.961	107,8	1,69
1909	56.324	94	1,67
1910	59.544	102,3	1,72
1911	49.057	91,7	1,87
1912	58.118	102,9	1,77
1913	76.410	120,6	1,58

Tal fue la evolución de los transportes del ferrocarril que unía Bilbao, Las Arenas y Plencia: irregularidad en el tráfico de mercancías, marginal en el conjunto de la explotación; desarrollo de un mercado de viajeros cada vez más consolidado, conforme la Compañía diversificó el servicio, lo mejoró y consiguió una estación en el mismo Bilbao. ¿Permitieron tales transformaciones mejorar sustancialmente la rentabilidad de la línea?

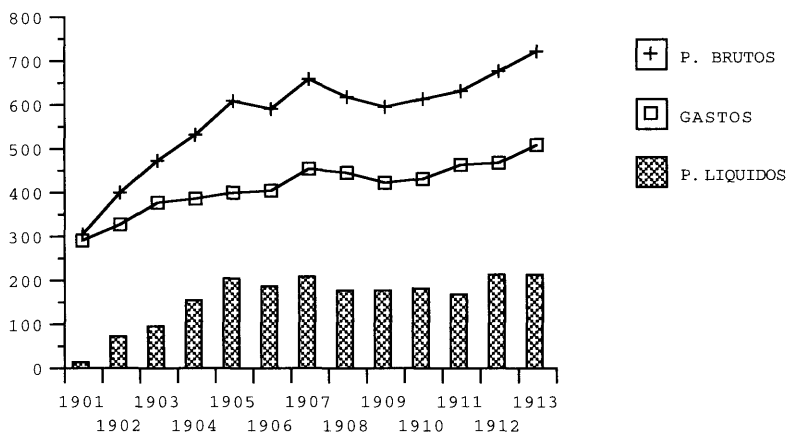
Resultados de la explotación de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia.

	Productos brutos	Gastos	Productos líquidos	Coefficiente explotación
1901	303,8	290,4	13,4	95,56
1902	399,6	325,7	73,8	81,51
1903	474,4	378,9	95,5	79,87
1904	530,4	384,7	154,6	71,33
1905	607,4	402	205,3	66,18
1906	591	406,2	184,8	68,79
1907	660	452,7	207,3	68,58
1908	619,3	443,8	175,4	71,66
1909	597,5	420,6	176,9	70,38
1910	611,4	431,1	180,2	70,51
1911	631,5	463,7	167,8	73,36
1912	679,3	466,4	212,9	68,66
1913	720,9	507,6	213,2	70,4

Los resultados de la explotación permiten afirmar que aparentemente esta fue cada vez más rentable. Al menos, mejoraron los productos líquidos, lo mismo que ascendían los ingresos totales. Si el ejercicio de 1901 se saldaba casi sin productos líquidos (fueron sólo de 13.000 ptas.), en 1912 y 1913 se superaban las 200.000 ptas., una cifra a la que se había llegado ya en 1904 y 1907.

El factor clave en la obtención de mejores productos líquidos fue la mejora del coeficiente de explotación, que del 95'5 % bajó a 68-72 %, porcentajes en los que se estabilizó. Tales coeficientes han de considerarse necesariamente altos - recuérdese que los de las líneas Bilbao-Santander eran inferiores al 45 % -, incluso para un ferrocarril de viajeros, por lo común de coeficientes de explotación superiores a los trenes de mercancías. Y esta circunstancia gravitaba sobre la imagen última de la rentabilidad de esta línea, por mucho de que creciesen en 200.000 ptas. los productos líquidos. Como muestra el gráfico siguiente, los cambios en la organización de la explotación y las inversiones realizadas los primeros años tuvieron el efecto de distanciar las líneas representativas de los ingresos y de los gastos. Pudieron crecer, por tanto, los productos líquidos. Pero desde 1905 ambas líneas marchan paralelas. El coeficiente de explotación se estabilizó y los aumentos en los ingresos exigieron paralelos crecimientos de los gastos. En consecuencia, los productos líquidos tendieron, también, a estabilizarse. Sólo la mayor utilización por viajeros durante los dos últimos años estudiados hicieron mejorar algo los productos líquidos.

La explotación de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia: los resultados entre 1901 v 1913.



Si los resultados de la explotación no fueron particularmente halagüeños, por más que señalen que la línea tenía posibilidades de rentabilidad futura, tal y como preveía en 1900 el Consejo de Administración de la Compañía Santander-Bilbao, aún resultaban menos optimistas los contrastes entre los costos del ferrocarril y sus productos anuales.

La inversión realizada a partir de 1901 consiguió, ya lo hemos visto, incrementar el uso del ferrocarril. No mejoró, sin embargo, la rentabilidad relativa de la línea. Así se comprueba al referir los productos obtenidos con los costos de las instalaciones, en aumento durante el periodo. En 1901 los ingresos que conseguía eran el 9'43 % del valor del ferrocarril, considerando los precios a que se había comprado y las inversiones realizadas hasta 31 de diciembre de este año. Pues bien: en torno a este baremo se movió la rentabilidad del ferrocarril los años siguientes. Las cuantiosas inversiones realizadas se vieron acompañadas por mayores productos brutos, pero estos marchaban ostensiblemente al mismo ritmo de las inversiones y no crecían con mayor rapidez. Tales ingresos anuales supusieron entre el 10'8 % del valor que cada año tenía el ferrocarril. Con todo, desde 1909 se observaba una cierta mejoría. Por vez primera, durante cuatro años consecutivos se saldaban los ejercicios con mejoras relativas (del 8'87 % al 10'42 %) de la rentabilidad de la línea. Era, quizás, el primer síntoma claro de que empresarialmente podía este ferrocarril llegar a ser rentable, de confirmarse que los hábitos del transporte frecuente a la costa arraigaban entre los bilbaínos.

Pero durante este periodo en ningún año la línea llegó a ser rentable para sus propietarios, sino que constituyó una fuente de pérdidas que gravitaba sobre la contabilidad general de la Compañía.

En efecto: la Compañía del Ferrocarril Santander-Bilbao había adquirido la línea invirtiendo obligaciones. Las obras y compras de material móvil, realizadas casi todas hasta 1904, se financiaron con similar procedimiento - y, en pequeña parte, formando una deuda flotante que hubo de convertirse en acciones -. Así, para evaluar la rentabilidad real de la línea ha de tenerse en cuenta que las obligaciones tenían un costo anual aproximado del 4'5 %. Ningún año consiguió la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia similar rentabilidad. Sus productos líquidos llegaron a suponer el mejor año - 1905 - el 3'2 % de los gastos de instalación a 31 de diciembre. Por lo común, estuvieron entre el 2'4 y el 28 %, una vez superados los pésimos resultados de 1901-1902.

Decididamente, la línea Bilbao-Plencia supuso sustanciales pérdidas para la Compañía, al ser mayor el costo anual de las obligaciones con que se adquirió y financió que los productos líquidos que devengaba. A este respecto, también los datos de 1912 y 1913 proporcionaban una nota optimista. Por vez primera, durante dos años consecutivas la rentabilidad líquida de las instalaciones superaba el 3 %. Pero aún suponía esto una pérdida anual de más de 100.000 ptas.

Rentabilidad de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia.

a) *Relación gastos de instalación/productos brutos.*

(en miles de ptas.)

	Gastos instalación	Productos Brutos	Rentabilidad
1901	3.222,1	303,8	9,43%
1902	3.746,6	399,6	10,67%
1903	4.780,5	474,4	9,92%
1904	6.247,7	530,4	8,49%
1905	6.386,6	607,4	9,51%
1906	6.657,8	591	8,88%
1907	6.709,4	660	9,84%
1908	6.729,6	619,3	9,20%
1909	6.737	597,5	8,87%
1910	6.760,7	611,4	9,04%
1911	6.777,6	631,5	9,32%
1912	6.855,4	679,3	9,91%
1913	6.919,2	720,9	10,42%

b) *Relación gastos de instalación/productos líquidos.*

	Gastos instalación	Productos Brutos	Rentabilidad
1901	3.222,1	13,4	0,42%
1902	3.746,6	73,8	1,97%
1903	4.780,5	95,5	2,00%
1904	6.247,7	154,6	2,47%
1905	6.386,6	205,3	3,21%
1906	6.657,8	184,8	2,78%
1907	6.709,4	207,3	3,09%
1908	6.729,6	175,4	2,61%
1909	6.737	176,9	2,63%
1910	6.760,7	180,2	2,67%
1911	6.777,6	167,8	2,48%
1912	6.855,4	212,9	3,11%
1913	6.919,2	213,2	3,08%

Capítulo 11

La organización empresarial del sector ferroviario vasco

La configuración de la estructura ferroviaria del País Vasco ha sido el fruto de distintos planteamientos, protagonizados por diferentes grupos inversores. Determinar los grupos de poder que abogaron por la construcción de las distintas líneas, y observar la vinculación del sector ferroviario con los otros sectores controlados por estos grupos inversionistas, es el objetivo de este capítulo. ¿Qué capitales se movilizaron en torno a las construcciones ferroviarias?, ¿cuál era la vinculación de los inversores ferroviarios con otras actividades productivas, a través de su presencia en los consejos de administración de las empresas españolas? Tales son las cuestiones a las que aquí se intenta responder.

1.- Los capitales movilizados por las construcciones ferroviarias

La red ferroviaria vasca es el resultado de iniciativas que plantearon la construcción de los ferrocarriles desde ópticas muy diferentes. Prueba de ello fue la complejidad empresarial de un sector en el que predominaban las compañías que explotaban concesiones ferroviarias diversas, con distintas características funcionales. Nos encontramos ante un proceso constructivo en el que se superpusieron distintos criterios que fueron complementándose, con mayor o menor acierto, hasta determinar dos sistemas ferroviarios basados en la utilización de diferentes anchos viarios. Simultáneamente, se fue dando una concentración del sector.

El capitalismo comercial y la configuración de las líneas de carácter general radial (1845-1870)

Durante la primera etapa de la construcción ferroviaria española, y al amparo de una legislación liberal que favoreció la entrada de capital y de

material ferroviario, la construcción de las líneas férreas se convirtió, sobre todo, en un negocio para los inversionistas extranjeros. La cotización de los valores ferroviarios españoles en las bolsas extranjeras, y el trazado de las primeras líneas ferroviarias influida en parte por intereses ajenos a la economía española, condicionaron el posterior trazado de la red ferroviaria española.

Dentro de las líneas ferroviarias de carácter general radial, que buscaban unir Madrid y la periferia, la primera en atravesar el País Vasco fue la de Madrid-Alsasua-Irún, inaugurada en 1864, y de la que era concesionaria la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*¹¹⁵, formada por capital francés.

El temor de que el puerto bilbaíno quedase desligado de la nueva estructura económica que el ferrocarril pudiese configurar, llevó a elementos vinculados con las actividades comerciales bilbaínas a plantearse la construcción de una línea ferroviaria que tuviese su terminal en Bilbao. Este sería el comienzo de un arduo proceso que culminó con la construcción del *Ferrocarril de Tudela a Bilbao*. Los comerciantes que promovieron el Banco de Bilbao, fueron los que impulsaron a su vez este ferrocarril. Los objetivos de estos inversionistas eran básicamente mercantiles. Se trataba, por tanto, de adecuar sus actividades a las nuevas exigencias del comercio internacional, y también a la fluidez de los intercambios con el interior de la península, avalados por la reforma aduanera de 1841.

Los objetivos sentados por los promotores de esta línea se cumplieron, pese a la absorción de la Compañía Tudela-Bilbao por la del Norte, aunque los beneficios del transporte ferroviario quedasen en manos de un grupo inversionista ajeno a las actividades comerciales y financieras bilbaínas tradicionales. Aún así, entre los principales inversores de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España se encontraban algunos capitalistas franceses, castellanos y catalanes, presentes también en los capitales de las grandes acerías de la margen izquierda de la Ría¹¹⁶. Con ello, quedaba abierta la puerta de la adecuación del ferrocarril de Tudela-Bilbao hacia las nuevas necesidades surgidas del desarrollo siderometalúrgico vizcaíno.

En conjunto, se puede decir que, aunque la iniciativa de las primeras construcciones ferroviarias de carácter general radial que se construyeron en el País Vasco surgieron de grupos inversionistas ajenos él, los grupos locales tuvieron un papel fundamental en la ampliación de estas líneas hasta Bilbao. Sin olvidarnos de los esfuerzos realizados en la etapa anterior

¹¹⁵ Para el estudio detallado de los orígenes, formación y explotación de las compañías ferroviarias vascas ver la obra de Angel M.^a Ormaechea, *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos. Bilbao, 1989. 851 págs.

¹¹⁶ González Portilla, Manuel: *La Formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*. Págs. 104-118. Montero, Manu: *Mineros, banqueros y navieros*. Leioa, 1990. Págs. 211-212.

con el proyecto «non nato» del ferrocarril «Irún-Madrid por Bilbao». El enlace de Bilbao con las líneas ya construidas por inversionistas franceses y madrileños, vino dada por la iniciativa de elementos locales vinculados con las actividades comerciales tradicionales. La financiación de esta línea ferroviaria permitió el surgimiento de una banca local fuerte, que serviría de respaldo financiero al inminente desarrollo industrial propulsado por las actividades mineras.

Este desarrollo económico permitió a su vez la aparición de una nueva clase inversora local, que con aportaciones de capitales foráneos auspició la prolongación de la línea de Tudela-Bilbao hasta Portugalete, y también la creación de una red ferroviaria de vía estrecha desde cuyo epicentro, Bilbao, llegó a enlazar todas las provincias vascas y cantábricas.

La construcción ferroviaria en el País Vasco entre 1870 y 1920

La segunda fase de la construcción ferroviaria en el País Vasco vino condicionada por los cambios económicos surgidos de la explotación masiva del mineral de hierro vizcaíno y, también, por las expectativas de la creación del mercado español. Se dio paso de un capitalismo comercial a otro de tipo industrial en el que el ferrocarril se consolidó como un elemento imprescindible en la articulación de la estructura productiva.

En primer lugar, se planteó el enlace ferroviario de la línea de Tudela-Bilbao con el puerto exterior a través de la margen izquierda de la Ría. Así, la siderurgia asentada en esta zona tendría con la construcción del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, la puerta abierta hacia el mercado interior peninsular. Así mismo, Bilbao se convirtió en centro de atención para distintos de inversionistas vizcaínos y foráneos, que optaron por arriesgarse en la construcción de una serie de líneas que tenían como epicentro la capital bilbaína.

El ferrocarril de Bilbao a Portugalete

La línea ferroviaria de Bilbao a Portugalete fue concedida por Real Orden de 15 de junio de 1881 a Federico de Solaegui, quien la traspasó a la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* que se constituyó el 10 de mayo de 1884¹¹⁷. La construcción del ferrocarril de Bilbao a Por-

¹¹⁷ Entre los suscriptores de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*, destacaban como mayores accionistas, con 500 acciones el primitivo concesionario de la línea, Federico Solaegui, banquero de Bilbao, y el Banco de Castilla, presente en la financiación de Altos Hornos de Bilbao; con 200 acciones sobresalía la Sociedad Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Acero de Bilbao, controlada en un treinta por ciento por

tugaleta surgió de la iniciativa de tres grupos de inversores diferenciados, pero a la vez relacionados entre sí. En primer lugar, nos encontramos con aquellos inversionistas vinculados con las explotaciones mineras, la exportación del mineral y la transformación del mismo. Entre estos destacaba el grupo familiar Ibarra, productores y exportadores de minerales, accionistas de grandes compañías mineras extranjeras y promotores de Altos Hornos de Bilbao.

Un segundo grupo de inversores estaba compuesto por capitalistas madrileños, catalanes y franceses, vinculados con los negocios ferroviarios, en particular con la Compañía de los Caminos de Hierro de Norte de España, concesionaria de la línea de Tudela-Bilbao. Dentro de este grupo, además del peso específico del Crédito Mobiliario, el Banco de Castilla y el Crédito General de Ferrocarril, destacaba el grupo familiar de los Urquijo, financieros madrileños que se vincularon tempranamente con la transformación del mineral a través de sus fábricas de *La Vizcaya* y *La Iberia*. Todos ellos relacionados con la creación de las modernas fábricas siderúrgicas vizcainas: A.H.B. y *La Vizcaya*.

Un tercer grupo de inversores, mucho menos importante por su aportación a la constitución de la compañía, pero no por ello menos representativo, estaba compuesto por comerciantes bilbaínos, dedicados a la importación y vinculados con los negocios marítimos. Eran los Arteche, Aznar, Astigarraga, Urigüen, Landecho, Yohn, Briñas, Lund, Olano o Basterra.

el grupo familiar Ibarra-Zubiría-Vilallonga, y con la presencia de grupos financieros madrileños, catalanes y franceses, entre los que destacaban el Crédito Mobiliario Español, el Banco de Castilla, el Crédito General de Ferrocarril, Juan Barat, Jaime Girona y Juan Manuel Urquijo; por último, los señores Urquijo y Compañía, mineros, exportadores de mineral y vinculados a las siderurgias AHB, *La Iberia* y *La Vizcaya*, poseían 100 acciones de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugaleta. Dentro del grupo de inversores que contaban con paquetes de 50 acciones, controlaban el cincuenta por ciento de ellas los inversores vinculados con el grupo familiar Ibarra Hermanos, que al igual que los Urquijo se dedicaban a la explotación minera, su exportación y transformación a través de AHB (Luis de Zubiría, José M.^a Olábarri, Juan M.^a y Gabriel M.^a de Ibarra, y José Vilallonga), mientras que el resto de los inversionistas pertenecientes a este grupo, estaban vinculados a explotaciones mineras y fundiciones de menor importancia (Mariano de Basabe, Fernando Alonso, Andrés de Arana y Ramón Bergé). Por último, entre aquellos accionistas que poseían menos de 100 títulos aparecían algunos mineros, y representantes de la burguesía comercial bilbaína, en su mayoría, vinculados con la importación marítima y el negocio naviero, como José M.^a Arteche, Juan Gurtubay, Juan de Aguirre, Sres. Aznar y Astigarraga, Pablo de Alzola, Ecequiel y Vicente Urigüen, Fernando y Luis de Landecho, José Yohn, Luis Briñas, Hilario Lund, Emiliano Olano, Alejandro de Anitua, Eustaquio y Juan de Allendesalazar y Ramón de Basterra. Destaca la ausencia de nombres tan sobresalientes en la explotación de mineral y posterior transformación como el de los Chávarri, vinculados con la fábrica *La Vizcaya*, aunque si bien, las conexiones de este grupo familiar ya estaban presentes en la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugaleta a través de los Urquijo.

Los ejes Bilbao-San Sebastián y Bilbao-Santander

Las iniciativas que promovieron la primera y gran oleada de la construcción de estas líneas ferroviarias de carácter interno fueron muy diversas, pero en todas ellas estuvieron presentes elementos inversores autóctonos. Dentro de ellos, podemos encontrar desde mineros pertenecientes a la nueva burguesía empresarial, nacida al amparo del desarrollo siderometalúrgico vizcaíno, hasta indianos que consideraban el negocio ferroviario como un modo de rentabilizar sus capitales, pasando por pequeños inversionistas vinculados con las actividades tradicionales de las zonas por las que transcurrían estas líneas ferroviarias.

En último término, se consolidaron, a través de un proceso de integración empresarial, dos grupos hegemónicos capitaneados por sendas compañías ferroviarias: la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao* y la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Esta integración empresarial fue una clara muestra de la concepción del negocio ferroviario más allá de la prestación de un servicio de transporte, y sus actividades pronto se vieron inmersas en un proceso de ampliación de sus respectivas áreas de influencia.

Las conexiones con Guipúzcoa y Francia: la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados y el Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa

El primer paso del enlace ferroviario entre Bilbao y San Sebastián fue la construcción de la línea de Bilbao a Durango, concedida a Juan Timoteo de Ercilla el 29 de diciembre de 1877 quien, a su vez, la cedió a Francisco N. Igartua¹¹⁸. Esta línea sería explotada por la *Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya*, constituía en 1880 con la presencia de suscriptores de muy diverso origen. Entre los principales accionistas sobresalían tres grupos inversores de distinta procedencia.

En primer lugar, el grupo más significativo, tanto por su empeño puesto en construir el ferrocarril como por su participación capitalista, estaba el compuesto por elementos empresariales nuevos, caso de algunos indianos, en la plaza financiera de Bilbao, que optaban por el negocio ferroviario especializándose en él, sin que tuviesen conexión alguna con los negocios tradicionales o con los nuevos surgidos al amparo del desarrollo de la minería vizcaína¹¹⁹. Un segundo grupo estaría compuesto por inversores vinculados con

¹¹⁸ Ormaechea, Angel M.^a: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Págs. 377-386. Listado de suscriptores de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango*.

¹¹⁹ El promotor de la compañía, Francisco de Igartua, indiano sin conexiones con los grandes negocios comerciales, mineros o siderometalúrgicos, buscaba capitalizar sus inver-

las actividades mineras o siderúrgicas existentes en la zona de influencia de la línea o situadas en los grandes centros productores, quienes veían en el ferrocarril el medio de abastecerse de materia prima y de colocar sus productos en los mercados ¹²⁰. Por último, un tercer grupo, lo formarían por elementos procedentes de las actividades comerciales bilbaínas y fundadores del Banco de Bilbao, para quienes esta construcción ferroviaria actuaría al mismo tiempo que como inversión de sus capitales, como proyección de sus negocios comerciales hacia nuevos mercados ¹²¹.

Fueron precisamente los promotores de la línea Bilbao-Durango los que auspiciaron su prolongación hasta San Sebastián, fomentando la creación de dos empresas ferroviarias que construyeron y explotaron las líneas de Durango-Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián. Los principales promotores de estas empresas eran los mismos, tan solo variaban algunos nombres en virtud de los intereses locales que estas construcciones ferroviarias suscitaban en las zonas que recorrían.

Así, por ejemplo, la construcción del *Ferrocarril de Durango a Zumárraga* partió de la propuesta que los vecinos de Eibar y otras poblaciones afectadas, hicieron a la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya. Entre los promotores de esta línea sobresalían los principales accionistas de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, Manuel M.^a de Gortazar, Francisco N. de Igartua, Vicente de Uhagón, José M.^a de Solaún y Eduardo Aznar ¹²². Junto a este grupo inversor destacaba la presencia de

siones a través del negocio ferroviario, y para ello impulsó la proyección de esta compañía ferroviaria y sus prolongaciones, hasta configurar la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, que llegó a controlar la mayor parte de la estructura ferroviaria de vía estrecha construida en el País Vasco.

¹²⁰ Como segundo inversor se encontraba Juan José Jaúregui, propietario de minas en Vedía, y promotor de la siderurgia Purísima Concepción de Astape, en Amorebieta. Y por último, entre los principales accionistas se encontraba la Viuda de Tomás J. Epalza, perteneciente a la burguesía comercial bilbaína de mediados de siglo, sin vinculaciones con los negocios siderúrgicos o mineros, y fundador del Banco de Bilbao.

¹²¹ En un grupo de inversores de menor importancia, encontramos elementos vinculados con las actividades siderúrgicas la zona atravesada por la línea (Fernando Campos era propietario de la siderurgia San Juan de Usánsolo en Galdácano); miembros de la burguesía comercial o comerciantes bilbaínos de mediados de siglo sin vinculaciones con la minería o siderurgia, algunos de ellos promotores del Banco de Bilbao (José M.^a Solaún, Hilario Lund Claussen, Eduardo Coste y Vildósola, Vicente Uhagón, Aguirre y Compañía); promotores mineros y siderúrgicos (Ibarra Hermanos, Hijos de Gurtubay, José M.^a Ampuero); algún naviero y corredores marítimos (Eduardo Aznar); y por último, algún inversionista no vinculado con los grandes negocios bilbaínos de finales de siglo, y que se especializaron en la gestión ferroviaria (Ramón Bergé, Manuel M.^a de Gortazar).

¹²² Anteriormente, ya se ha indicado la procedencia de estos inversionistas, pero cabe desatacar la figura de Gortazar y de Igartua, quienes se especializarían en el sector ferroviario y, que de este modo, constituían el germen de lo que posteriormente sería la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

otros capitalistas bilbaínos, comerciantes, corredores marítimos, rentistas e inversionistas de bolsa que concebían el ferrocarril como un medio de rentabilizar sus capitales¹²³. Por último, a éstos se unieron los vecinos de las localidades guipuzcoanas de Ermua (2), Elgoibar (16), Eibar (57), Zumárraga (6), entre los que sobresalían los propietarios rentistas, los armeros y los maestros de obras. Gentes que disponían de capitales para invertir y, a la vez, financiar el ferrocarril que necesitaban para hacer prosperar sus negocios empresariales y fabriles en dichas localidades.

La misma dinámica se mantuvo entre los principales accionistas del *Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián*, entre los que además de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango, destacaban distintos ayuntamientos de la zona (Zarauz, Deba y Motrico), al igual que diversos inversores guipuzcoanos (Manuel Martí, Sebastián Irusta y José María Ariño).

El último paso que se dio hacia la integración empresarial de este eje ferroviario fue la fusión en 1907 de las compañías ferroviarias de Bilbao-Durango, Durango-Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián con la creación de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. La gestión de esta compañía llevó a cabo una labor de promoción de distintas construcciones ferroviarias.

Entre éstas, se encontraba la prolongación de sus líneas hasta la frontera francesa mediante el *Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa*, cuya construcción y explotación, fue llevada a cabo de un modo directo por la *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*, domiciliada en Bilbao. Los principales accionistas de esta compañía estaban presentes en los consejos de administración de las dos grandes compañías ferroviarias vascas de vía estrecha, Santander y Vascongados. Por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados se encontraba presente Plácido Allende; por la de Santander, Chávarri, Allende y Arteche; y por la del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani (vinculada empresarialmente con la Compañía de Santander), Azqueta, Borda, Ochandiano¹²⁴.

La explotación ferroviaria de la zona oriental de Guipúzcoa se vio consolidada con la fusión en 1923 de la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* y la *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*,

¹²³ Ormaechea, Angel M.^a, *op. cit.* Listado de los accionistas de la *Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga*, págs. 427-429. Entre estos se encontraban Juan E. Delmás, Mariano Zabálburu, Ricardo Arellano, Carlos Jacquet, José M.^a Orbe y Justo de Violete.

¹²⁴ Ormaechea, Angel M.^a: *op. cit.*. Listado de accionistas la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa*. Págs. 578-579. La formación de la sociedad que se encargó de la construcción del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa era la siguiente: Benigno Chávarri y Plácido Allende contaban cada uno con un 12,5 por ciento del capital de la compañía; con un 10 por ciento por persona, José Allende, Jerónimo Ochandiano, Francisco de Arteche, Ricardo de Uhagón, Antonio Allende y Enrique Borda; con un 8 por ciento Donato Palacio; y por último, con un 7 por ciento Horacio Azqueta.

Se creó así la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías* (S.E.F.T.). Esta compañía era la concesionaria de las líneas de San Sebastián a la Frontera, de San Sebastián a Hernani, y también del ferrocarril del Plazaola.

A modo de conclusión, se puede decir que las conexiones de Vizcaya con Guipúzcoa y la frontera francesa partieron, en su mayor parte, de la iniciativa de capitales bilbaínos y locales. Su rasgo común fue la conformación de un negocio estrictamente ferroviario, no supeditado a una producción determinada.

Las conexiones con Santander y León: los ferrocarriles de Bilbao a Santander y de La Robla

El origen de las líneas ferroviarias que unían Bilbao con Santander, estuvo en la construcción del *Ferrocarril de Santander a Solares*, concedido en 1887 e inaugurado en 1892. Sus principales accionistas eran de origen vizcaíno y, además de estar vinculados con las explotaciones mineras vizcaínas, habían ampliado estas actividades en la parte occidental de Cantabria: Valentín de Gorbeña, José Ibarra y Arregui, la Sociedad Bergé y Compañía, Luis de Zubiría, Gabriel y Fernando de Ibarra. Las terminales de esta línea en Santander y en Solares permitían la exportación de los minerales y su acceso a los altos hornos situados en Guriezo (Cantabria) o en la margen izquierda de la Ría de Bilbao.

Un año después de la concesión de esta línea, un grupo de personalidades vinculadas con las Encartaciones y de mineros de la zona de Gallarta y Triano, entre los que se encontraban algunos de los promotores de la línea de Santander-Solares, solicitaron la concesión de la línea Zorroza-Valmaseda. Esta línea, inaugurada también en 1892, fue explotada por la *Compañía del Ferrocarril del Cadagua*. Entre sus principales accionistas se encontraban: Víctor y Romualdo Chávarri, la familia Quadra Salcedo, Eduardo Aznar y Sota, Pedro de Bastera, Fernando de Carranza, Valentín Gorbeña, Martín de Aldama y Enrique Aresti. Todos ellos tenían algún tipo de conexión con las explotaciones mineras y actividades comerciales e industriales de ellas derivadas.

Accionistas de menor peso eran Pedro de Gandarias, José Hurtado de Saracho, Ecequiel Urigüen, Hilario Lund y Claussen, y José M.^a de Gurtubay. Los tres primeros estaban ligados a la minería y los dos últimos, vinculados a las actividades mercantiles bilbaínas, eran accionistas de otras compañías ferroviarias que se estaban desarrollando en Vizcaya.

La unión de ambas líneas se realizó con la construcción del *Ferrocarril de Zalla a Solares*, promovida por los principales accionistas de estas dos compañías (Valentín Gorbeña, Fernando Carranza, Enrique Aresti, Ramón Bergé, Eduardo Aznar). El proceso culminó con la fusión de estas com-

pañías en 1894 con la creación de la *Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao*.

La mayoría de los accionistas del *Ferrocarril de la Robla*¹²⁵ eran explotadores mineros vizcaínos, vinculados con actividades fabriles, bancarias y ferroviarias (Ferrocarril de Bilbao a Portugalete), que ampliaron sus negocios invirtiendo en las explotaciones carboníferas de la cuenca palentino-leonesa, en un intento de abastecer a la industria vizcaína de un carbón que era necesario importar desde el norte de Europa, o transportarlo por mar desde Asturias.

Las conexiones con Alava y Navarra: los ferrocarriles del Plazaola y el Vasco-Navarro

Con la inauguración del *Ferrocarril del Plazaola* y del *Ferrocarril Vasco-Navarro* se dio fin a la última gran oleada de la construcción ferroviaria en el País Vasco. El *Ferrocarril de Plazaola* (línea de Andoain-Plazaola) fue promovido por los propietarios de las minas situadas en los términos de Elduayen, Berástegui y Leiza (Aniceto Zugasti, Manuel Sacristán, Jerónimo y Prudencio Zurriain, Cándido de Unzurrunzaga y José Lumbreras). Se trataba ya, desde el pliego de su concesión en 1892, de un ferrocarril minero. Si bien, con su ampliación hasta Lasarte y Pamplona en 1914, y con el apoyo financiero de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, se introdujeron objetivos de transporte más comerciales. Por lo tanto, el enlace con Pamplona a través de la vía estrecha fue promovido por capitales guipuzcoanos no vinculados a las actividades industriales de esta provincia, y por capitales bilbaínos especializados en la gestión ferroviaria, cuyo planteamiento básico consistía en la ampliación del área de actuación de las líneas que explotaban y la búsqueda de nuevos mercados.

El *Ferrocarril Vasco-Navarro* es un claro ejemplo de los vaivenes de una construcción ferroviaria carente de los incentivos necesarios para atraer capitales. Estas circunstancias determinaron que fuese el Estado el que se hiciese cargo de la construcción y explotación de la línea. Las primeras iniciativas que surgieron a favor de la construcción de este ferrocarril fueron estrictamente alavesas¹²⁶, y nacieron del aislamiento ferroviario exis-

¹²⁵ Entre los miembros del primer consejo de administración de la *Compañía del Ferrocarril de La Robla* se encontraban: Cirilo M.^a de Ustara, Epifanio de la Gándara, Juan de Gurtubay, Luis de Salazar, Manuel de Orbe, Francisco de Arratia, Santos López de Letona, Victoriano Zabalinchaurreta, Paulino de la Sota, Enrique Aresti, Andrés Isasi (Marqués de Bambio), Manuel Ortiz y José A. de Errazquin.

¹²⁶ Ormaechea, Angel M.^o, *op. cit.*, Págs. 627-628. La Comisión gestora que se creó en 1879 con el propósito de solicitar la concesión de una línea uniese Vitoria con Bilbao por Durango estaba formada por: Pedro Ortiz de Zárate, presidente general; Ladislao Velasco y Felipe García, vicepresidentes; Joaquín Herrán, secretario general; Gregorio Du-

tente entre Vitoria y la Ribera Navarra con Bilbao. Las obras comenzaron en 1887, y al año siguiente el concesionario de la línea, Joaquín Herrán, traspasó la concesión a la Sociedad *Anglo-Vasco-Navarro Railway*, formada por capitales alaveses e ingleses¹²⁷. Ante los problemas planteados por la falta de capitales para el desarrollo de las obras, el Estado incautó el ferrocarril en 1903. Este reanudó los trabajos en 1914, y la línea de Vitoria a Mecolalde (Vergara) quedó inaugurada en 1915, y la de Vitoria-Estella en 1927.

Las líneas de carácter comarcal

En la construcción de las líneas de carácter comarcal influyeron factores de muy diversa índole. Para el análisis de estas líneas hemos optado por una división provincial, pues su objetivo era facilitar las comunicaciones de las distintas comarcas con los centros rectores provinciales. Estas líneas suelen ir paralelas a los antiguos caminos carreteriles y los ríos, donde surgirán nuevas industrias o se potenciarán las tradicionales vinculadas a la pesquería o metalurgia.

Dentro de la política ferroviaria dirigida a enlazar Bilbao con la costa vizcaína, se encuadra la construcción del *Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*. En efecto, en 1884 surgió por parte de grupos locales y bilbaínos, dirigidos por el diputado por Guernica, Juan Manuel Allende-Salazar y por su sucesor en las Cortes, Juan T. Gandarias, la iniciativa de inscribir el área de Bermeo-Guernica en el proyectado ferrocarril de vía ancha que uniría Santander, Vizcaya y Guipúzcoa. Posteriormente, el enlace de Bilbao con Durango a través de un ferrocarril de vía estrecha, permitió el desarrollo del proyecto auspiciado por los guerniqueses, aunque condicionado por las limitaciones del ancho ferroviario de un metro.

El amplio cuadro de inversores presentes en la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales en 1892 estaba formado, en su mayor parte, por inversionistas de la zona, si bien, es sintomática la presencia de capitales vinculados con las actividades económicas surgidas

blanc, vicesecretario general; en la sección política, Domingo Aragón, Sebastián Abreu, Abdón Goiti, Cecilio Villaverde, Sotero Manteli, Juan Pallerés y Pablo Velasco; en la sección económica, Modesto Martínez Escauriaza, Antonio Allúe, Juan Cano, Casimiro Lazaray, Odón Apraiz, Julio Oquendo, Félix Echevarría, Justo Goti, Cipriano Guinea y Teodoro Iradier; en la sección científica, Juan José Herránz, Ramón Ortiz de Velasco, Fausto Iñiguez de Betolaza, José Helzel, Hilario Caños, Vidal Arrieta, Panteleón Iradier, Francisco Hueto, Jacinto Arregui y Tomás López de Arróyabe.

¹²⁷ Sanz Legaristi., Pedro: *Política e intereses durante la Restauración en Alava. El caso del Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro*. Tesis doctoral. Universidad del País Vasco. Vitoria-Gasteiz, 1990. Págs. 84-109.

del auge industrial de finales de siglo, a los que se añadieron algunos rentistas bilbaínos y promotores de otras líneas ferroviarias. Entre estos últimos cabe apuntar el peso específico de importantes accionistas del Ferrocarril Central de Vizcaya (línea Bilbao-Durango) ¹²⁸.

En las líneas de Bilbao-Plencia, el *Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas* fue promovido por los hermanos Eduardo y Ecequiel Aguirre, accionistas del Banco de Bilbao, y propietarios de terrenos en la derecha de la desembocadura del Nervión. En la lista de los principales accionistas de la compañía se encuentran elementos de la nueva burguesía industrial, junto a representantes de grupos rentistas bilbaínos, dentro de un reparto de acciones muy amplio ¹²⁹. El *Ferrocarril de Las Arenas a Plencia* fue promovido también por los hermanos Aguirre, pero los inversores se diferenciaban sustancialmente de los de la Compañía de Bilbao a Las Arenas. En este caso, se contaba con un mayor peso de algunos nombres vinculados con las actividades industriales vizcaínas (Benigno y Víctor Chávarri, el marqués de Barambio, Eduardo Costa, el conde de Ibarra, Luis de Zubiría, Fernando de Landecho y José M.^a de Solaún). Y es que uno de los motivos fundamentales de esta iniciativa era conectar a Bilbao con la zona costera de veraneo y playas y con los terrenos de Neguri, donde pronto se alzaría la urbanización donde vivirían las principales familias del Bilbao industrial: algunos de los accionistas eran, precisamente, promotores de la nueva iniciativa residencial.

No ha de extrañar, así, que entre los promotores del Ferrocarril de Las Arenas a Plencia estuviesen destacados directivos de la compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, también presentes en la del Bilbao-Las Arenas. La Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao compró en 1899 ambas líneas.

La *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama* se constituyó en 1887 con la presencia de un grupo de inversores muy diverso, entre los que se encontraban mineros, corredores marítimos, comerciantes y pequeños y medianos rentistas ¹³⁰. Los problemas inherentes a la explotación de

¹²⁸ Los principales accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales fueron Luis y Fernando de Landecho, Marqués de Urquijo, Mariano de Zabáburu, Ecequiel Urigüen, Juan Manuel de Urquijo, Manuel M.^a de Gortazar, Gabriel M.^a de Ibarra, Eduardo Aznar y Luis de Zubiría.

¹²⁹ Además de los Aguirre, se encontraban Eduardo Coste y Vildósola, Ricardo Salcedo, Juan de Uhagón, Tomás y Ricardo de Arellano, José Martínez de las Rivas, Eduardo Aznar y Sota, Gabriel M.^a de Ibarra, José M.^a de Solaún, Francisco N. Igartua, Luis y Fernando de Landecho y Ramón de Bergé. Sobre esta cuestión véase la excelente tesis doctoral de Jose M.^a Beascochea: «Desarrollo económico y urbanización en la ría de Bilbao: La conformación urbana de Getxo, 1860-1930», UPV, 1995.

¹³⁰ Ormaechea, Angel M, *op. cit.* Lista de suscriptores de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama*. Págs. 792-795. Dentro de los promotores de esta línea destacaban

una línea que atravesaba una zona de momento eminentemente rural, pero también sus posibilidades como área industrial explican posiblemente la ulterior reorganización de la empresa y el nuevo carácter de sus accionistas, donde entraron un reducido grupo entre los cuales estaba lo más granado de los negocios vizcaínos (Francisco Martínez Rodas, Víctor y Benigno Chávarri, Federico Solaegui, Casilda Iturrizar, Emiliano Olano, Elisa Bequin, León Longa y Pedro y Antonio Gandiaga)¹³¹.

En su mayor parte, los promotores del *Ferrocarril de Luchana a Munguía* eran, en 1890, propietarios y rentistas de la zona que atravesaría el ferrocarril. Tan sólo un reducido número de accionistas tenían vinculación alguna con las actividades económicas de Bilbao. Eso sí, entre ellos estaban los tres mayores accionistas: Andrés Isasi, Eduardo Aguirre y José M.^a Solaún, también vinculados a las compañías que unían Bilbao con Plencia (de una de las estaciones de esta línea, Luchana, partía el Ferrocarril de Luchana a Munguía). Posteriormente, en 1891, se aumentó el capital social de esta compañía, incrementando el número de las acciones, de las que el cincuenta por ciento fueron suscritas por el marqués de Urquijo y un veinte por ciento por Telmo Ibarra¹³², en un fenómeno similar a la del Bilbao-Lezama: es posible, pues, que unos y otros atisbaran nuevos horizontes urbanos o industriales para los terrenos que se extendían a la derecha de la ría. Hay que añadir que la iniciativa de enlazar Luchana con Munguía contaba con el respaldo de inversores también presentes en las compañías de Bilbao a Las Arenas, de Las Arenas a Plencia, y en el de Santander. En última instancia estos inversores no descartaban la posibilidad de buscar una conexión ferroviaria más directa de Bilbao con Bermeo a través de Munguía.

En las *líneas comarcales de la provincia de Guipúzcoa (San Sebastián-Hernani y el Ferrocarril del Urola, entre Zumárraga y Zumaya)* las pautas de actuación poco tuvieron que ver con las seguidas en Vizcaya.

El caso del *Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* se puede considerar atípico dentro de la construcción ferroviaria vasca. En 1894 se otorgó la concesión a Mariano de Areizaga, de Oñate. Sin embargo, hasta 1902 no se constituyó la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani,

mineros como Benigno Chávarri, Ramón de Ibarra; corredores marítimos como Felipe de Abaitua, Ruperto de Eguren, Emiliano Olano, Eduardo Aznar y José Martínez Pinillos; comerciantes como Felipe de Ugalde, también vinculado a los negocios bursátiles, Felipe de Huagón y Ramón de Basterra; miembros de la pequeña o mediana burguesía que se especializaron en el negocio ferroviario, como José M.^a de Gortazar; y por último, el promotor y principal accionista del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, Federico de Solaegui.

¹³¹ *Ibíd.* La presencia de Martínez Rodas es indicativa del ambiente especulativo que envolvió a esta construcción ferroviaria aunque, si bien, contó con el respaldo de capitales tan sólidos como los de los Chávarri y de la viuda de Epalza.

¹³² *Ibíd.*

domiciliada en Bilbao y con tan solo tres suscriptores: Plácido Allende, José Manuel Alonso Zavala y Enrique Fernández Villaverde. De este modo, la compañía quedaba constituida por capitales bilbaínos y guipuzcoanos, algunos de ellos vinculados a las líneas que compondrían los Ferrocarriles Vascongados. Posteriormente, con la creación de la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías*, el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani quedó integrado en esta compañía.

Otro caso singular lo constituye el *Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya* o *Ferrocarril del Urola*. A pesar del auge económico de la zona, ningún grupo inversionista privado apostó por dotarle de un ferrocarril, ni siquiera tras el relanzamiento que coincidió con la I Guerra Mundial. Así, tras una serie de subastas que se declararon desiertas, la Diputación de Guipúzcoa se hizo cargo de la construcción de la línea, que se inauguró en 1926. Fue, pues, una entidad pública la que financió una obra considerada de interés público, a pesar de los limitados ingresos que se calculaba en su explotación.

A modo de conclusión, puede señalarse que en la segunda fase de la construcción ferroviaria en el País Vasco, enmarcada en la consolidación del capitalismo industrial, destacó el neto protagonismo de los capitales surgidos de la nueva economía de Vizcaya.

La reorganización económica y la renovación de los sistemas de transporte (1920-1936)

Una vez configurada la estructura básica de la red ferroviaria vasca, comenzó una etapa de renovación y de construcción de las líneas que debían de ser acomodadas a las nuevas exigencias del tráfico, generado por las transformaciones económicas que estaban teniendo lugar. La estructura ferroviaria vasca existente en 1920 no había sido creada bajo las directrices de ningún plan general de ordenación ferroviaria, sino que había surgido de los impulsos económicos emanados de unas necesidades inmediatas.

En 1920 la economía vasca, y en particular la vizcaína, atravesaba un momento de reajuste como consecuencia de las exigencias económicas surgidas del nuevo orden nacido en la posguerra europea. En cuanto al sistema financiero vizcaíno, éste se encontraba inmerso en una aguda crisis debido al hundimiento del sector minero y siderúrgico y, especialmente, a la crisis y quiebra del Crédito de la Unión Minera. El primero se encontraba en claro retroceso desde los primeros años del siglo, y el segundo, afectado por la reorganización de la siderurgia europea tras la Primera Guerra Mundial, contaba como único mercado inmediato el español ¹³³.

¹³³ Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao (A.C.C.B.) Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Proyecto del Ferrocarril de Enlace de la cuenca del Ebro con la del*

Distintas iniciativas convergieron en la necesidad de paliar las deficiencias de la estructura ferroviaria vasca. Para ello se propugnaban dos soluciones: construir aquellas líneas necesarias para complementar la red; y reorganizar las líneas para racionalizar el transporte ferroviario, en particular, disminuyendo los recorridos entre Bilbao y su área de influencia, reducir los costes y mejorar la cuenta de resultados.

Las últimas construcciones ferroviarias en el País Vasco: la intervención directa de los poderes políticos provinciales y estatales

Un hecho relevante dentro de la construcción de las últimas líneas que se pusieron en explotación en el País Vasco, fue el de la intervención directa de las entidades políticas estatales y provinciales en la construcción de dos proyectos ferroviarios, el *Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya* y el *Ferrocarril Vasco-Navarro (Vitoria-Estella-Mecolalde)*. Ambos proyectos fueron desarrollados con anterioridad a 1920, pero, como consecuencia de los problemas planteados por la falta de capitales privados que quisieran invertir en estos negocios ferroviarios, hubo que esperar a la actuación directa de las instituciones públicas para que se construyeran estas líneas en su totalidad, en 1926 y 1927 respectivamente. Contaban con características similares que provocaron el rechazo de los inversores privados hacia su financiación. En primer lugar, las expectativas del transporte por estas líneas no auguraban que fuesen rentables para su explotación; y, de otro lado, su construcción se consideraba necesaria para dotar de infraestructuras a zonas aisladas del circuito ferroviario. Así, la concepción del ferrocarril como servicio público terminó por vencer a los prejuicios planteados por la escasa productividad de estas líneas. Frente a la ausencia de capitales privados, el Estado se hizo cargo de la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro y la Diputación Provincial de Guipúzcoa de la del Ferrocarril del Urola. Se pusieron en explotación en la segunda mitad de los años veinte, cuando se preconizaban las obras públicas como la panacea de todos los males económicos.

Los enlaces ferroviarios del puerto de Bilbao con las Cuencas del Ebro y del Duero

Ante la crisis económica de Vizcaya a principios de los años veinte y la aprobación de nuevos proyectos ferroviarios que tenían su terminal en

Duero. Octubre de 1923. Págs. 2-6. Manuel González Portilla: «A.H.V.: Expansión y crisis de la siderurgia española. La fractura de la Primera Guerra Mundial», en Pablo Martín Aceña y M. Gárate. «Economía y empresa en el Norte de España» (Una aproximación histórica), San Sebastián, 1994, págs. 329-362.

el puerto de Santander, los principales industriales vizcaínos, avalados por las entidades económicas e instituciones políticas de la provincia, optaron por promocionar la reorganización de las líneas generales, para acortar y mejorar los recorridos entre el puerto de Bilbao con las cuencas del Duero y del Ebro. Para los industriales, estas zonas, acogidas a los planes de regadío de la dictadura de Primo de Rivera, constituían unos importantes centros de producción agrícola, al mismo tiempo que potenciales mercados de la industria vizcaína. En sus propósitos subyacía de nuevo el histórico objetivo de convertir el puerto de Bilbao en la terminal cantábrica de los circuitos ferroviarios españoles del norte de España.

Estas propuestas de la oligarquía vizcaína, acompañadas de campañas de concienciación política y ciudadana, no dieron fruto alguno. Tienen interés, sin embargo, pues revelan la concepción del ferrocarril como un elemento activador de la economía. En la mejora de los enlaces del puerto de Bilbao con la cuenca del Ebro, el objetivo fundamental era buscar nuevas producciones que hiciesen salir a Bilbao de la crisis industrial en la que estaba inmersa, y que al mismo tiempo creasen una corriente de tráfico estable y duradera. Se pensaba que los productos agrícolas de la zona comprendida por la Rioja y la Baja Navarra, y los yacimientos mineros de la Sierra de la Demanda podrían reemplazar a los sectores mineros e industriales en crisis ¹³⁴.

A la crisis del sector minero e industrial vizcaíno, hubo que añadir el peligro que para el puerto de Bilbao suponía el plan general de ferrocarriles secundarios y estratégicos de la línea Calatayud-Soria-Burgos-Ontaneda-Santander, ampliación del ferrocarril Central de Aragón, y que recibiría el nombre del Ferrocarril del Mediterráneo ¹³⁵. De llevarse a efecto esta construcción, la distancia ferroviaria de Madrid y Zaragoza con Santander sería menor que con Bilbao. Cabía temer pues la desviación del tráfico hacia el puerto de Santander.

Para minimizar la competencia de esta línea, industriales vizcaínos, representantes de la Junta de Obras del Puerto, Diputación y Ayuntamiento,

¹³⁴ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Memoria del proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar*, págs. 4-7, y *Memoria del Proyecto del Ferrocarril de Estella a Logroño*, págs. 2-8. Se preveía que la producción agrícola de la zona del Ebro se incrementase debido a los planes de riego y embalses que estaba efectuando la dictadura de Primo de Rivera dentro de su Plan General de Obras Públicas. En cuanto a las expectativas sobre la explotación de los distintos minerales existentes en la cuenca minera de Monte-rubio, Bezares y Peña Robiñideras, situada en la Sierra de la Demanda, estaban respaldadas por los estudios geológicos realizados. La buena calidad del mineral ferruginoso y del carbón existente en este área permitía su utilización en la elaboración de productos siderúrgicos. Con la construcción de un ferrocarril, estas producciones accederían de un modo directo al centro de elaboración industrial y redistribución comercial que constituía Bilbao.

¹³⁵ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Instancia presentada por la Diputación de Vizcaya, Ayuntamiento de Bilbao y Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao al Directorio Militar*. 14 de julio de 1924. Sin paginación.

elaborararon el *Proyecto del Ferrocarril de Haro a Abejar*, que uniría la línea Calatayud-Santander con la Tudela-Bilbao ¹³⁶. De la línea no sólo se beneficiaría Bilbao, sino que también la Rioja y Levante. Para los representantes de la agrupaciones levantinas, el proyecto vizcaíno tenía una ventaja, Bilbao, frente a Santander, constituía un mercado y centro distribuidor de primer orden para la producción agrícola valenciana. De la misma opinión eran las entidades riojanas que respaldaban el proyecto, a lo que se añadía que con su construcción se abriría la puerta del acceso directo al mercado de Madrid para los productos riojanos ¹³⁷. Sin embargo, los problemas planteados por la financiación de esta línea relegaron al olvido su construcción.

Por otra parte, también se pretendió mejorar las comunicaciones ferroviarias con Navarra mediante los proyectos del *Ferrocarril de Logroño-Pamplona*, *Ferrocarril de Vitoria-Estella* y *Ferrocarril de Estella-Marcilla*. Navarra, tradicional productora agraria, estaba enlazada ferroviariamente con Bilbao de un modo indirecto a través de Castejón. La búsqueda de un camino más corto hacia Navarra desató en las distintas entidades vizcaínas el desarrollo de nuevos proyectos ¹³⁸. Desde un principio se desechó la posibilidad de enlazar Bilbao con el norte de Navarra por cuestiones técnicas. Así, el enlace más indicado sería con Estella y con Pamplona, a través de líneas de vía ancha Vitoria-Estella y Logroño-Estella-Pamplona. Estas construcciones ferroviarias podrían ser ampliadas posteriormente hacia la zona Noroeste de la provincia de Zaragoza mediante la construcción del ramal de Estella-Marcilla. De este modo, Bilbao quedaba enlazado con una de las zonas de mayor producción agrícola del norte de España ¹³⁹.

¹³⁶ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe sobre la constitución de la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao*. Año 1924. Págs. 1-16. Las entidades que prestaron su apoyo a la nueva comisión fueron: Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Crédito de la Unión Minera, Banco Vasco, Banco Urquijo Vascongado, Banco Agrícola Comercial, Sucursal del Banco Español del Río de la Plata, Caja de Ahorros Vizcaína, Caja de Ahorros Municipal, Altos Hornos de Vizcaya, Compañía Anónima Basconia, Echevarría, S.A., Unión Española de Explosivos, Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques y Bodegas Bilbaínas.

¹³⁷ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Expedientes de la Comisión de Ferrocarriles. *Instancia elevada por la Excma. Diputación de Vizcaya, el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, la Cámara de Comercio y distintas entidades al Directorio Militar, en favor de la activación del expediente del proyecto ferroviario de Haro a Abejar*. Bilbao, 22 de julio de 1924. Sin paginación. *Conclusiones de la Asamblea de Haro en favor de la construcción del Ferrocarril de Haro a Abejar*. Haro, 7 de febrero de 1926. Págs. 1-6.

¹³⁸ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. *Instancia elevada al Subsecretario del Ministerio de Fomento*. 2 de noviembre de 1924.

¹³⁹ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe de la Comisión especial de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao. La mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra*. 1924. Págs. 8-12.

Las representaciones de las instituciones de Vizcaya, Alava y Navarra coincidían en sus intereses por construir estos tres ferrocarriles, puesto que les permitiría la creación de unas relaciones económicas en las que Navarra era la abastecedora de unos productos agrarios que serían distribuidos y consumidos por Vitoria y Bilbao. Al mismo tiempo, Navarra se convertiría en una potencia consumidora de las manufacturas vizcaínas. En definitiva, se trata de un esquema sencillo de la organización económica de un territorio a través de la estructuración del espacio mediante el ferrocarril ¹⁴⁰.

Sin embargo, ninguno de estos proyectos se llevaron a efecto, al menos, tal y como se habían planteado. El *Ferrocarril Logroño-Pamplona por Estella*, no se llegó a construirse por problemas de financiación, a pesar de la presencia de importantes inversionistas vizcaínos y navarros. Con el cambio de la legislación ferroviaria y los de la peseta, era prácticamente impensable mantener los presupuestos de los proyectos, sin el respaldo de ayudas gubernamentales; y menos aún, arriesgarse en la construcción de una línea ferroviaria, que contaba con la competencia de otras líneas.

En cuanto al *Ferrocarril de Vitoria-Estella*, llamado *Ferrocarril Vasco-Navarro*, financiado por el Estado, sí se construyó, pero en vía estrecha. La utilización de la vía estrecha, dificultaba la continuidad de un tráfico muy específico (remolacha), por la necesidad de transbordar a la líneas de vía ancha ¹⁴¹. Por lo que respecta a la ampliación de este ferrocarril desde Estella hasta Marcilla, no se llevó a efecto.

El acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao y las cuencas del Ebro y del Duero exigía la remodelación del eje ferroviario de Miranda del Ebro. Lo que surgió como un enclave ferroviario adaptado a las necesidades de la construcción y explotación a bajo coste de las primeras líneas ferroviarias construidas en España, se convirtió con el tiempo, en un pesado lastre para las conexiones ferroviarias de Bilbao con Burgos y con Vitoria. Las entidades empresariales vizcaínas propusieron dos soluciones para eliminar el paso por Miranda. La primera solución fue el *Proyecto del Ferrocarril de Vitoria-Izarra*, que tenía como objetivo principal acortar la distancia ferroviaria de Bilbao con Vitoria, es decir, con Navarra y el valle del Ebro, aunque indirectamente también reducía el recorrido con Burgos. La segunda solución era el *Proyecto del Ferrocarril de Bilbao-Trespader-*

¹⁴⁰. Los tres proyectos expuestos eran técnicamente posibles: Pamplona-Logroño en vía normal fue el primitivo proyecto que se estudió ya en 1889, aunque posteriormente se había transformado el proyecto en vía estrecha; del de Vitoria-Izarra existía un proyecto terminado y que salió a subasta en agosto de 1924 para su construcción también en vía estrecha; y con respecto a la transformación del Vitoria-Estella, los distintos informes mantenían que las ventajas de cambio del ancho viario redundarían en beneficio de la zona ampliando los posibles mercados y sus relaciones con el resto de España.

¹⁴¹ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. *Documentos pertenecientes al Comité de Ferrocarriles de Vizcaya*. Sin catalogar.

ne, que acortaría la distancia entre Burgos con Bilbao aprovechando la construcción del Ferrocarril del Mediterráneo. De llevarse a cabo estos dos proyectos, Burgos pasaría a constituirse en el eje de las comunicaciones ferroviarias que se dirigían desde Madrid hacia el País Vasco.

A pesar de la campaña efectuada por las entidades vascas interesadas en la construcción de sendos proyectos ferroviarios, ninguno se llevó a efecto. Las deficiencias del transporte ferroviario de Bilbao con las cuencas del Duero y del Ebro, al igual que con Vitoria y Navarra, se han mantenido hasta nuestros días, sin que en los planes de Ordenación Ferroviaria de 1941 se recogiesen los distintos proyectos de mejora descritos.

2.- La concentración empresarial del sector ferroviario y su vinculación con otros sectores productivos

Caracterizó a la evolución del sector ferroviario vasco su progresiva concentración empresarial. De otro lado, los grupos inversores que protagonizaron este proceso, también estaban vinculados con otros sectores productivos. Estableciendo las conexiones que contaba el sector ferroviario con el resto de los sectores económicos, podremos determinar cual fue el papel de los ferrocarriles vascos dentro del engranaje económico del que eran partícipes en mayor o menor grado.

Para realizar este estudio se ha partido del análisis de los consejos de administración de las distintas empresas. Para el estudio del sector ferroviario, se han realizado tres cortes temporales, 1900, 1914 y 1923. Para el análisis de los consejos de administración de las sociedades anónimas de España se ha utilizado el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, editado por la Revista de Economía y Hacienda en 1923 ¹⁴².

La concentración empresarial del sector ferroviario

En sus primeras etapas, en el sector ferroviario vasco hubo un considerable número de empresas concesionarias. A medida que se iba ampliando la construcción ferroviaria, este sector experimentó una concentración empresarial, y el protagonismo de las grandes compañías ferroviarias se fue haciendo cada vez más evidente. A través de esta dinámica, quedó constituido el espacio empresarial que recogió la Ley de Ordenación Ferroviaria de 1941.

¹⁴² Este anuario fue dirigido por Daniel Riu y Periquet, exdiputado, abogado del colegio de Madrid, exdirector general de aduanas y director de la Revista de Economía y Hacienda

El eje de las comunicaciones del País Vasco con el interior de España quedó establecido a través de las líneas Alsasua-Irún y Tudela-Bilbao. Ambas líneas pertenecían a la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, que contaba con accionistas presentes en las grandes acerías vizcaínas, promotores conjuntos del *Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*¹⁴³. De este modo, quedó configurado el eje radial que unía Madrid con Irún y con el puerto de Bilbao, y controlado por los grandes capitales provenientes de las finanzas madrileñas, catalanas, francesas y vizcaínas.

Dentro de la red de ferrocarriles de vía estrecha, un caso específico lo constituye el *Ferrocarril de La Robla*, no integrado en los grupos empresariales que explotaban este ancho de vía. Eso sí, esta compañía compartía con la del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete en 1900 dos consejeros (José Luis Costa y Victoriano Zabalinchaurreta)¹⁴⁴.

Paralelamente a la consolidación del eje ferroviario Madrid-Irún-Bilbao, se fue configurando una estructura radial de vía estrecha que tenía su epicentro en Bilbao. Sus dos ejes habían sido promovidos por dos grupos bien diferenciados de inversionistas. Mientras que el eje Bilbao-Santander fue obra de capitales minero-metalúrgicos vinculados con las Encartaciones, donde se localizaban y explotaban diversos cotos mineros, y presentes en las principales entidades económicas, políticas y empresariales de Vizcaya, el eje Bilbao-San Sebastián surgió de un núcleo común de inversores vizcaínos y guipuzcoanos, ajenos en su mayor parte a los grandes negocios bilbaínos¹⁴⁵. Ambos grupo apostaron por la organización de sendos ejes ferroviarios. Llevaron a efecto en su radio de acción una política de constitución de pequeñas compañías. Una vez fusionadas, cada eje quedó bajo el control de una sola compañía: la *Compañía de los Ferrocarriles de San-*

¹⁴³ Hay que citar la actuación independiente, en esta primera etapa, de la Compañía de Bilbao a Portugalete con respecto a la del Norte. No nos referimos a que ambas compañías siguiesen distintos criterios de actuación, sino a la definición legal de las mismas. A pesar de las vinculaciones empresariales existentes entre ambas compañías, se mantuvo una diferenciación desde el punto formal de su constitución como sociedades independientes. Mientras que la Compañía del Norte estaba domiciliada en Madrid, la del Bilbao-Portugalete contaba con su registro en Bilbao.

¹⁴⁴ Compañía del Ferrocarril de La Robla. *Memoria comercial, año 1900*. Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. *Memoria comercial, año 1900*.

¹⁴⁵ Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya. *Memoria comercial, año 1900*. Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga. *Memoria comercial, año 1900*. Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián. *Memoria comercial, año 1900*. Si observamos la composición de los consejos de administración de estas tres compañías en 1900, se aprecia el alto grado de integración existente entre ellas: Plácido Allende, José Angel Aurrecoechea, Martín Erinaga y Julio Igartua estaban presentes en los consejos de administración de las tres compañías, mientras que Eduardo Aznar estaba presente las de Bilbao-Durango y Elgoibar-San Sebastián, y Justo Violete también en la de Bilbao-Durango y en la de Durango-Zumárraga.

tander a Bilbao (1894) y la *Compañía de los ferrocarriles Vascongados* (1907).

La construcción de los ferrocarriles Bilbao-Santander y Bilbao-San Sebastián por grupos inversores bien diferenciados, evitó la posterior concentración empresarial de las empresas que los explotaban. Surgió la competencia, que se vio reflejada en la búsqueda de nuevos mercados ferroviarios y de nuevos enlaces de las zonas productivas con nuevas áreas de asentamiento urbano e industrial.

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial tuvo lugar la reorganización del sector ferroviario vasco. En primer lugar, este conflicto favoreció la repatriación de capitales extranjeros invertidos en las principales compañías ferroviarias españolas, entre ellas la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España¹⁴⁶, siendo sustituidos por capital nacional. Una segunda consecuencia fue que la demanda bélica puso en relieve las deficiencias propias de un sistema de explotación caracterizado por un elevado número de compañías, con el consiguiente incremento de los gastos de explotación y establecimiento.

Para estas fechas, las principales compañías ferroviarias del País Vasco ya estaban configuradas, pero los distintos grupos inversores vizcaínos pugnaban por ampliar su área de influencia por Guipúzcoa. Así pues, tras la construcción y puesta en explotación del *Ferrocarril de la Frontera*, subyacía la lucha entre inversores de los Vascongados y del Santander por el enlace ferroviario de vía estrecha con Francia y por el tráfico ferroviario que se desarrollaba en Guipúzcoa. De ahí que el Santander-Bilbao tuviese consejeros comunes con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani y con la sociedad constructora y explotadora del Ferrocarril de la Frontera¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Roldán, Santiago; García Delgado, Jose Luis; y Muñoz, Juan: *La consolidación del capitalismo en España*. 2 vol. Madrid, 1971. Vol 1. Págs. 327-362. Velarde Fuentes, Juan: *Política económica de la Dictadura*. Biblioteca Universitaria Gaudiana. Madrid, 1972. Perpiñán Grau, Román: *De economía hispana, infraestructura, historia*. Barcelona, 1972. Págs. 64-89. Fontana, Josep y Nadal, Jordi: España, 1914-1970. *Historia económica de Europa. Economías Contemporáneas*. Edición a cargo de Carlos M. Cipolla. Págs. 95-163. En el caso de la compañía de Norte, tuvo lugar una *nacionalización* de los capitales extranjeros por parte de elementos financieros españoles, de los que los inversionistas vascos no estuvieron ajenos.

¹⁴⁷ Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. *Memoria comercial, año 1914*, Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. *Memoria comercial, año 1914*. Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa. *Memoria comercial, año 1914*. Enrique Aresti estaba presente en los consejos de administración de las compañías de la Frontera y Santander. Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani. *Memoria comercial, año 1914*; y *Memoria comercial, año 1922*. La Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, en 1914 compartía con la de la Frontera cuatro consejeros (Horacio Azqueta, Enrique Borda, Jerónimo Ochandiano y Ricardo Saralegui), y en 1922, tres que ya estaban presentes en 1914 (Azqueta, Borda y Saralegui).

Estas conexiones empresariales fructificaron en 1923 con la creación de la *Sociedad de Ferrocarril y Tranvías* (S.E.F.T.), al fusionarse la Compañía explotadora del Ferrocarril de la Frontera y la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani.

Superado el primer impacto de la Guerra Europea, la gestión empresarial de las distintas compañías ferroviarias se centró en la adecuación de sus servicios a un marco que no ofrecía nuevas áreas de expansión. Los primeros síntomas de crisis del sistema ferroviario comenzaban a ponerse en evidencia y dejaban entrever las dificultades por las que atravesarían las explotaciones ferroviarias. Ante este panorama, la reacción de las compañías fue la de consolidar sus mercados.

En el caso de la *Compañía del Norte*, su actuación se limitó a asegurarse el control directo de aquellas compañías que complementaban sus funciones, y con las que ya tenían unas marcadas conexiones empresariales. De este modo, en 1924 compró la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, con lo que la vinculación empresarial del eje ferroviario Madrid-Irún-Bilbao era completa, aunque se mantuviese la diferenciación social de ambas empresas ¹⁴⁸. El siguiente paso de Norte fue comprar la mayoría de las acciones de la Compañía de La Robla, que contaba con consejeros comunes con las compañías de Norte y Bilbao-Portugalete ¹⁴⁹, y que le permitía el acceso directo a la cuenca carbonífera leonesa-palentina.

Este panorama ferroviario se mantuvo hasta el estallido de la Guerra Civil en 1936, con algunas variaciones como la estatalización de la *Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales* en 1931. Así, la originaria dispersión empresarial había dado a la organización de una estructura ferroviaria con la hegemonía de tres grandes compañías, una de vía ancha (Norte), en la que se incluye La Robla, aunque de vía estrecha, y dos de vía estrecha (Vascongados y Santander).

¹⁴⁸ Leontino. *La adquisición del Ferrocarril de Portugalete por el Norte y sus posibles derivaciones en relación con los planes y proyecto de la Junta de Obras del Puerto*. Revista Información. Año X, n.º 263, 29 de octubre de 1924, págs. 656-658. Leontino. *Los proyectos sobre las nuevas Estaciones del Norte y Portugalete en Bilbao. Los planes de la Junta de Obras del Puerto en la zona marítima de Ripa a San Mamés*. Revista Información. Año XIV, n.º 321, 29 de marzo de 1927, págs. 171-173. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. *Memoria comercial, año 1923*. Compañía del Ferrocarril Bilbao a Portugalete. *Memoria comercial, año 1923*. Un dato que apuntaba hacia esta adquisición era la presencia en 1923 de José Joaquín Ampuero y Estanislao Urquijo en los consejos de administración de ambas compañías

¹⁴⁹ Compañía del Ferrocarril de la Robla. *Memoria comercial, año 1914; Memoria comercial, año 1923*. Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. *Memoria comercial, año 1914; Memoria comercial, año 1923*. En 1914 y 1923 Victoriano Zabalinchaurreta estaba presente en los consejos de administración de La Robla y Portugalete.

Las líneas generales de carácter radial

Las líneas generales de carácter radial, explotadas por las compañías de Norte y de Bilbao a Portugalete, resultaban fundamentales para dar salida a la producción agropecuaria castellana hacia Bilbao, al mismo tiempo que facilitaba el acceso de la producción siderometalúrgica vizcaína hacia los mercados españoles. Estas funciones quedaban avaladas por la presencia en sus consejos de los capitales más representativos del desarrollo económico español y en particular, vizcaíno ¹⁵⁰.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

Como consecuencia de la amplitud de la Compañía del Norte, tanto territorial como financiera, hemos optado por recoger tan solo aquellos consejeros que estaban presentes en los consejos de administración de otras compañías domiciliadas en el País Vasco, para proceder a continuación a rastrear su presencia en las diversas sociedades españolas. Estos consejeros eran: José Joaquín de Ampuero, Julio Arteche, Valentín Ruiz Senén y Estanislao de Urquijo. Con excepción de Ruiz Senén, todos ellos habían participado decisivamente en los grandes negocios bilbaínos ¹⁵¹.

Los principales sectores en los que estos inversionistas estaban presentes eran por orden de importancia: el sector ferroviario, bancos, electricidad y gas, maquinaria y construcciones metálicas, sociedades mineras y, por último, siderúrgicas. Entre estos sectores se encontraban aquellos que habían sido los emblemáticos de la primera industrialización vizcaína, y que aún contaban con un peso específico dentro del panorama industrial

¹⁵⁰ Desde el punto de vista formal de la inscripción de las sociedades anónimas hay que hacer una apreciación previa. Como consecuencia de la acumulación de capitales que tuvo lugar en Vizcaya a finales de siglo, los inversores bilbaínos optaron por ampliar sus negocios hacia sectores complementarios de sus actividades económicas. De este modo, muchas de las compañías domiciliadas en Bilbao en 1923 tenían su marco de actuación no solo fuera de la provincia de Vizcaya, si no también del País Vasco. Los sectores más representativos fueron en un primer momento las explotaciones mineras y ferrocarriles vinculados a ellas, para dar paso posteriormente a siderúrgicas y eléctricas. Una de las razones de la domiciliación de estas sociedades en Bilbao, fue el régimen fiscal especial que se registraba en esta plaza financiera, al tener la Diputación de Vizcaya concertados con el Estado los impuestos de origen industrial. Este régimen permitía unas facilidades fiscales a los inversores que en las provincias en las que estaban enclavadas las empresas no podían encontrar.

¹⁵¹ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Por su parte, Valentín Ruiz Senén, proveniente de las finanzas madrileñas estaba vinculado por negocios y política con el clan de los Urquijo, y fue diputado a cortes por Amurrio en 1923, feudo de estos últimos. Manuel González Portilla: «Poder y lobbies económicos en la restauración: La transformación de la clase política», en P. Chalmenta, Fernanco Checa, Manuel González Portilla y otros: «Cultura y Culturas en la Historia», Salamanca, 1995, págs. 119-168.

y financiero del País Vasco. A estos sectores se unían nuevos elementos surgidos a comienzos de siglo, como era el caso del sector eléctrico.

Entre las compañías ferroviarias en las que estos inversores estaban presentes en sus consejos de administración, hay que hacer dos subgrupos. En primer lugar, aquellos ferrocarriles de carácter netamente minero, que con excepción del ferrocarril Vasco-Asturiano, en el que estaba presente Arteché, el resto estaban vinculados al grupo empresarial dominado por Urquijo y Ruiz Senén ¹⁵². En cuanto a los ferrocarriles dedicados a una explotación comercial, aunque ascienden a un total de siete empresas, las conexiones con los ferrocarriles vascos eran escasas. Entre estas destacaba la presencia de Urquijo y Ruiz Senén, a los que se añadían Ampuero y Arteché ¹⁵³.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Norte, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Ferrocarriles	14
Bancos	13
Electricidad y gas	10
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Sociedades mineras	10
Siderúrgicas	7
Edificaciones y obras públicas	4
Material eléctrico	3
Aceites, grasas y lubricantes	2
Artes gráficas	1
Cementos, cerámicas y ladrillos	1
Construcción de buques	1
Navieras	1
Papeleras	1
Productos alimenticios	1
Tranvías	1
Vidrieras	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

¹⁵² *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. De los ferrocarriles mineros, dos estaban situados en la península, el *Ferrocarril de Carreño*, el *Ferrocarril Vasco-Asturiano*, mientras que otros dos estaban emplazados en el protectorado español de Marruecos, la *Compañía General de Africa*, y el *Ferrocarril de Tanger a Fez*.

¹⁵³ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Esta presencia se limitaba a la del marqués de Urquijo y de Ampuero en la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*, de Arteché en la *Compañía de Santander a Bilbao*, y Ampuero en la *Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*. En el resto de las cuatro compañías reseñadas, estaba presente Ruiz Senén y explotaban líneas que enlazaban Madrid con Aragón y ésta con Valencia. Estas compañías eran: El *Ferro-*

La presencia en el sector bancario estaba acaparada por el grupo financiero Urquijo-Ruiz Senén. Entre los dos, estaban presentes en seis bancos, vinculados en su mayoría con las finanzas madrileñas ¹⁵⁴. En cuanto a la presencia en bancos vascos, ésta se vio refrendada por la pertenencia de Ampuero y Arteche a dos de las principales entidades bancarias bilbaínas, el *Banco de Bilbao* y el *Banco del Comercio*.

Por lo que se refiere al sector eléctrico, también estaba dominado por el grupo Urquijo-Ruiz Senén, presentes en los consejos de administración de siete compañías eléctricas, dedicadas casi todas ellas al abastecimiento eléctrico de Madrid ¹⁵⁵. Este grupo también monopolizaba las conexiones con el sector de maquinaria y construcciones metálicas ¹⁵⁶. En este punto hay que destacar la presencia de Urquijo dentro de compañías que se dedicaban a la construcción de material ferroviario ¹⁵⁷, en un momento en el que se debatía en las Cortes y en el Senado (Urquijo y Ruiz Senén eran diputados por Alava), la protección del Estado hacia la fabricación del material ferroviario por empresas españolas.

En cuanto al sector minero, el dominio del mismo era ejercido por Ampuero, presente en seis compañías de las once reseñadas. Le seguía Arteche, presente en tres compañías y el grupo Urquijo-Ruiz Senén, en dos. Todas estas compañías, aunque domiciliadas en Bilbao, estaban enclavadas fuera del País Vasco ¹⁵⁸.

carril central de Aragón, el Ferrocarril de Madrid a Aragón, el Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado, y el Ferrocarril de Valencia a Aragón.

¹⁵⁴ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Además del grupo financiero Urquijo (*Banco Urquijo, Banco Urquijo Catalán, y Banco Urquijo Vascongado*) estaban presentes en el *Banco de Crédito Industrial, Banco Minero Industrial y Banco Hipotecario de España.*

¹⁵⁵ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Estas compañías eléctricas eran las siguientes: *Eléctrica de Castilla, Sociedad de Electrificación Industrial, Unión Eléctrica Madrileña, Compañía Hispano Americana de Electricidad, Gas de Madrid, Fábrica de Electricidad del Pacífico y Electra Industrial Española.*

¹⁵⁶ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Urquijo estaba presente en siete de las empresas reseñadas y en la que él no estaba se encontraba Ruiz Senén (*Combustión Racional, Alambres del Cadagua, Sociedad Española de Evaporación, Talleres de Guernica, Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, Fábrica de Vagones de Beasaín, Sociedad de Construcciones Metálicas, y Tubos Forjados*). Es importante la presencia de Ampuero en tres compañías (*Combustión Racional, Española de Evaporación y Talleres de Guernica*), mientras que Arteche tan solo estaba presente en una de ellas (*Alambres del Cadagua*)

¹⁵⁷ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Urquijo estaba presente en la *Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, Fábrica de Vagones de Beasaín y Española de Construcciones Metálicas.*

¹⁵⁸ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Ampuero estaba presente en las siguientes compañías mineras: *Minera Morro de Bilbao,*

Por lo que respecta al sector siderúrgico, éste estaba representado por tres de las empresas más emblemáticas de este sector en Vizcaya: *Altos Hornos de Vizcaya*, que había mantenido en exclusiva el control del mercado y producción de carriles en España hasta los años de 1920, *Basauri* y *Basconia*, y por dos de las más representativas en cuanto a inversión de capitales vizcaínos fuera de la provincia: la *Duro-Felguera* situada en Asturias, y *Fundiciones Vera*, en Navarra ¹⁵⁹. Por último, en cuanto al resto de los sectores, estaban representados por tres de las empresas más significativas de la construcción de buques, negocios navieros y fabricación de papel asentadas en Vizcaya ¹⁶⁰, lo que demuestra la diversidad y capacidad inversora de los consejeros de la Compañía del Norte, aunque sus negocios estaban estrechamente interrelacionados.

En su conjunto, las conexiones empresariales de estos consejeros se dieron tanto dentro como fuera del País Vasco. En primer lugar, se puede establecer la vinculación directa de estos consejeros con los principales sectores económicos del País Vasco, al mismo tiempo que se dio una expansión empresarial hacia otras zonas españolas, siguiendo las pautas marcadas por las actividades sectoriales que estos inversores desarrollaban en el País Vasco.

De este modo, se completaba el circuito económico regido por las explotaciones mineras y por las producciones siderometalúrgicas, dentro de un conjunto de actividades respaldadas por un sólido aparato financiero y apoyadas por un transporte ferroviario adecuado y por la producción de energía necesaria. El papel del ferrocarril en este circuito económico fue diverso. Por una parte, era consumidor de las producciones mineras y siderometalúrgicas, y con la electrificación de las líneas pasaría a utilizar la fuerza hidráulica. Al mismo tiempo, el ferrocarril actuaba como un medio subsidiario para proyectar esta producción hacia otros mercados, y por último, era un medio para canalizar unas inversiones garantizadas por el Estado con emisiones de bonos y obligaciones. Se trataba, por lo tanto, de una pieza más dentro del engranaje industrial y financiero español.

Minas de Alcaracejos, Minas de Teverga, Coto Teuler, Hulleras del Turón y Argentífera de Córdoba; Arteche en la Española de Petróleos, Minera Dicido y Minera de Porcia; y Urquijo y Ruiz Senen en el Ferrocarril y minas de Burgos y en la Minera Nueva Argentífera.

¹⁵⁹ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII. Madrid 1923.* Los consejeros comunes de Norte con otras compañías siderúrgicas eran: Ampuero y Urquijo en *Altos Hornos de Vizcaya*; Urquijo y Ruiz Senén, en *Duro-Felguera*; en la *Basauri* y la *Vasconia*, Ampuero; por último, en *Fundiciones Vera*, Arteche.

¹⁶⁰ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII. Madrid 1923.* Urquijo estaba en la *Sociedad Española de Construcción Naval* y de Arteche en la *Compañía Marítima del Nervión* y en la *Papelera Española*.

El Ferrocarril de Bilbao a Portugaleta

En el *Ferrocarril de Bilbao a Portugaleta* se encontraban grupos similares a los que predominaban en la Compañía del Norte, aunque en distinto orden de importancia. Tenían dos consejeros comunes, José Joaquín de Ampuero y Estanislao Urquijo, a los que se unían Jaime Aguirre, José Manuel Bayo, Luis Briñas, Plácido Careaga, José Luis Costa, José M.^a Chalbaud, Federico Echevarría, José F. Epalza, Juan T. Gandarias, Eugenio Leal y Victoriano Zabalinchaurreta ¹⁶¹.

La principal característica de las conexiones empresariales Bilbao-Portugaleta era el elevado número de sociedades mineras en las que estaban presentes sus consejeros, todas ellas domiciliadas en el País Vasco y que, con excepción de las *Minas del Morro de Bilbao*, se encontraban enclavadas fuera de él. Entre los consejeros que mayor peso tenían en este sector se encontraban Ampuero, Gandarias y Epalza ¹⁶².

También representativa era la presencia de consejeros en el sector de maquinaria y construcciones metálicas. Se trataba, en su conjunto, de metalúrgicas asentadas en el País Vasco, en las que el grupo formado por Ampuero, Gandarias y Urquijo contaban con un marcado protagonismo ¹⁶³. Empresas muchas de ellas productoras de material móvil y fijo de ferrocarril.

Por lo que se refiere al sector ferroviario, dejando aparte las variadas vinculaciones de Urquijo, ya apuntadas, destacaban las conexiones con dos ferrocarriles de carácter general, *Norte* (Ampuero y Urquijo), *La Robla* (Zabalinchaurreta), y dos líneas de carácter comarcal, *Amorebieta* (Ampuero y Gandarias), y *Lezama* (Zabalinchaurreta).

¹⁶¹ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

¹⁶² *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. El total de la compañía mineras alcanza a doce, con un total de 23 conexiones. Los consejeros que mayor peso tenían en este sector eran Ampuero, presente en cinco compañías, Gandarias, presente en cuatro, y Epalza, que estaba en tres. Encontramos a Ampuero, Costa, Epalza y Gandarias en las *Minas de Alcazarejos* y en la *Argentífera de Córdoba*; a Ampuero, Gandarias y Leal en las *Minas del Morro de Bilbao*; a Costa, Epalza y Gandarias en la *Sociedad Minera "La Romana"*; a Ampuero y Epalza en las *Minas de Teverga*; a Ampuero y Gandarias en el *Coto Teuler*; a Ampuero en las *Hulleras del Turón*; a Urquijo en la *Sociedad Minera "Nueva Argentífera"*, a Aguirre en *Hulleras del Esla*; a Careaga en *Mármoles del Norte de España*, y a Echevarría en *Española de Petróleos y Ferrocarriles y Minas de Burgos*.

¹⁶³ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Lo que llama la atención de estas conexiones era la concentración en las manos de Ampuero, Gandarias y Urquijo de los enlaces con siete de las once empresas reseñadas (*Talleres de Guernica, Combustión Nacional, Sociedad Española de Construcciones Metálicas, Sociedad Española de Evaporización, Alambres del Cadagua, Fábrica de Vapores de Beasain y Tubos Forjados*), y la presencia de Echevarría en otras dos de ellas (*Echevarría S.A. y Babcock-Wilcox*).

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Sociedades mineras	23
Maquinaria y construcciones metálicas	16
Ferrocarriles	11
Siderúrgicas	11
Bancos	10
Electricidad y gas	5
Productos químicos y farmacéuticos	3
Edificaciones y obras públicas	2
Material eléctrico	2
Productos alimenticios	2
Vidrieras	2
Aceites, grasas y lubricantes	1
Artes gráficas	1
Auxiliares industria y comercio	1
Cementos, cerámicas y ladrillos	1
Construcción de buques	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

Las conexiones del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete con el sector siderúrgico, estaban representadas por las grandes siderúrgicas vizcaínas, *Altos Hornos de Vizcaya*, *Basauri S.A.* y *La Basconia*, así como con la *Duro-Felguera*. Estas conexiones se establecían a partir de los mismos que estaban presentes en el sector de maquinaria y construcciones metálicas, es decir, Ampuero, Urquijo, Echevarría y Gandarias ¹⁶⁴.

Las conexiones bancarias del Ferrocarril Bilbao-Portugalete, eran similares a las de la Compañía del Norte. Aparte de la presencia de Urquijo y Gandarias en los bancos Urquijo y Urquijo Vascongado, e independientemente de las vinculaciones bancarias de Urquijo con bancos madrileños y catalanes, hay que reseñar también la conexión con bancos bilbaínos como el de Bilbao y del Comercio (Ampuero y Zabalinchaurreta) ¹⁶⁵.

Por último, las conexiones con el sector eléctrico venían de la mano del grupo financiero formado por Urquijo y Gandarias.

¹⁶⁴ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Las conexiones con el sector siderúrgico eran las siguientes: en *Altos Hornos de Vizcaya* se encontraban Ampuero, Urquijo, Echevarría y Gandarias; en *La Basauri* y *La Basconia*, Ampuero, Costa y Gandarias; y en la *Duro-Felguera*: Urquijo y Gandarias.

¹⁶⁵ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

Del resto de los sectores, cabe destacar la importancia de la industria química, representada por las sociedades: *Sulfatos Españoles* (Echevarría), *Española de destilación de Carbones* (Epalza), y la más emblemática de todas, la *Unión Española de Explosivos* (Gandarias) ¹⁶⁶.

Las vinculaciones empresariales de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete son, a grandes rasgos, similares a las ya dichas para la Compañía del Norte. Los sectores empresariales eran los mismos, aunque variaba su peso específico por la mayor vinculación de los inversionistas del Ferrocarril de Portugalete con las actividades económicas desarrolladas estrictamente en el País Vasco, las siderometalúrgicas. Mientras los consejeros del Norte tenían conexiones con los grandes negocios industriales y financieros españoles, la mayor parte de los consejeros de Portugalete desarrollaban sus actividades inversoras sobre todo en el País Vasco.

Las líneas generales de carácter interno

Las líneas generales de carácter interno eran subsidiarias directas de aquellas líneas radiales y atendían las necesidades locales de zonas de importancia provincial que habían quedado alejadas de las construcciones ferroviarias de vía ancha. Esta doble función les imprimió un mestizaje de capitales. Encontramos a los elementos más representativos de la industrialización vizcaína y a medianos inversores.

La Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao

Al igual que en el caso de las compañías del Norte y de Portugalete, las mayores conexiones empresariales de la Compañía de Santander coincidían con aquellos sectores punteros de la industrialización vizcaína. La similitud existente en las vinculaciones empresariales de estas empresas, no debe de buscarse en los enlaces existentes entre ellas, puesto que en 1923, tan solo Santander compartía con Norte un consejero, Julio Arteche. El resto de los consejeros de la Compañía de Santander eran los siguientes: Alfredo Alday, Alfredo Anduiza, Enrique Aresti, Isidoro Campo, Víctor Chávarri, José M.^a Chávarri, Juan Churruca, Sebastián Gorbeña, Julio Hernández, Angel Maíz, Martín Mendía y Enrique Plasencia ¹⁶⁷.

El mayor número de vinculaciones lo acaparaban las sociedades mineras, que aunque se encontraban domiciliadas en el País Vasco, se situa-

¹⁶⁶ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

¹⁶⁷ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

ban fuera de él, siendo Julio Arteche y los Chávarri los que contaban con un mayor número de enlaces ¹⁶⁸.

Eran también los Chávarri los más representados en los enlaces empresariales con el sector de maquinaria y construcción metálicas, en los que con menor intensidad participaban también Arteche, Hernández y Aresti. Se trataba de compañías enclavadas en Vizcaya, dedicadas a producciones metálicas, que abordaban diversas actividades productivas (tubos, alambres y maquinaria). Entre éstas destacaba la *Sociedad Babcock-Wilcox*, dedicada entre otras cosas, a la producción de material ferroviario ¹⁶⁹.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Sociedades mineras	13
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Ferrocarriles	7
Siderúrgicas	7
Bancos	6
Automóviles	3
Edificaciones y obras públicas	3
Electricidad y gas	3
Material eléctrico	3
Construcción de buques	2
Hoteles	2
Papeleras	2
Transportes	2
Tranvías	2
Artes gráficas	1
Navieras	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Textiles	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

¹⁶⁸ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Las conexiones de la Compañía de Santander con las sociedades mineras eran las siguientes: en la *Minera de Dicado*, Arteche, Anduiza, el marqués de Triano, y José M.^a Chávarri; en la *Sociedad Minera de Porcia*, Arteche y el marqués de Triano; en *Antimonios de Villabarcú*, los dos Chávarri; en las *Hulleras del Turón*, el marqués de Triano; en las sociedades *El Amparo* y *La Atilana*, José M.^a Chávarri; y en el *Coto Minero Axpe-Arrázola*, Hernández.

¹⁶⁹ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Las vinculaciones con el sector de maquinaria y construcciones metálicas eran las siguientes: en *Talleres de Miravalles* y *Talleres de Ibaizabal*, el marqués de Triano y José M.^a Chávarri; en la *Sociedad Española de Evaporación*, el Marqués de Triano y Hernández; en

En cuanto al sector ferroviario, las conexiones de la Compañía de Santander eran las propias de unos inversionistas vinculados con los grandes negocios ferroviarios y con las explotaciones ferroviarias de la Cornisa Cantábrica. Dentro de las explotaciones ferroviarias de naturaleza minera, se encontraba la *Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana*, con la presencia de Arteche y los Chávarri¹⁷⁰. En cuanto a los ferrocarriles *comerciales*, las vinculaciones con los ferrocarriles vizcaínos vino dada por la compra del *Ferrocarril de Lezama* por la Compañía de Santander, y que tenían como consejeros comunes a los dos Chávarri. Ya se ha apuntado anteriormente, la presencia de un consejero común con la Compañía del Norte, Arteche, y por último hay que destacar la presencia en el *Ferrocarril del Cantábrico* de Alday¹⁷¹.

Por lo que se refiere a las vinculaciones con la siderurgia, se pone de nuevo en evidencia las conexiones de los consejeros de la Compañía de Santander con industrias asentadas tanto en el País Vasco como en Cantabria (*Altos Hornos de Vizcaya, S.A. Nueva Montaña de Santander*), y con otras empresas siderúrgicas fuera del área de actuación de la compañía (*Fundiciones Vera* y *Siderúrgica del Mediterráneo*)¹⁷².

Por último, las conexiones del Ferrocarril de Santander con el sector bancario, están representadas por dos de los mayores bancos locales (*Banco de Bilbao* y *Banco del Comercio*), y por el *Banco Mercantil*, domiciliado en Santander. Arteche y el marqués de Triano estaban presentes en los dos primeros, mientras que Alday y Campo lo estaban en el último citado¹⁷³.

En cuanto al resto de los sectores con los que estaban vinculados los consejeros de la Compañía de Santander, hay que reseñar la presencia en el sector papelero de Arteche y Aresti (*La Papelera Española*); y también aquellos negocios desarrollados por los Chávarri, dentro de la búsqueda de nuevas vía de inversión, como lo eran los automóviles (*La Hispano Suiza* y *Auto Garaje y Talleres del Ensanche*), los negocios eléctricos (*Hidroeléctrica de Andújar*, *Laguna de Salinas* y *Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas*) y los tranvías (*Compañías de Tranvías y Electricidad de Bilbao* y el *Tranvía Urbano de Bilbao*)¹⁷⁴. Estos sectores son representativos, en cuanto a que aportan una dimensión del entorno inversionista en

Combustión Nacional y, el marqués de Triano; en *Alambres del Cadagua*, Arteche; y en el *Material Industrial*, Aresti.

¹⁷⁰ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

¹⁷¹ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

¹⁷² *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

Las conexiones con el sector siderúrgico eran las siguientes: en *Altos Hornos de Vizcaya*, Anduiza y los Chávarri; en *Fundiciones Vera*, Arteche, y el marqués de Triano; en la *Siderúrgica del Mediterráneo*, Aresti; y en la *Sociedad Nueva Montaña*, Alday.

¹⁷³ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

¹⁷⁴ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

el que se movían los principales accionistas de la Compañía de Santander, y por lo que se refiere al sector papelerero, a las conexiones espaciales de la papelera situada en el Cadagua con la línea del ferrocarril.

Como resumen, se puede indicar que las conexiones empresariales de la Compañía de Santander con otros sectores industriales en 1923, venían dadas por dos baremos diferentes, pero vinculados, en primer lugar, con el grupo hegemónico de sus inversionistas, y también, con el desarrollo espacial de sus líneas. Las conexiones con las principales actividades industriales vizcaínas eran una consecuencia del grupo financiero que controlaba la compañía, compuesto por un pequeño número de consejeros que acaparaban las vinculaciones con los sectores minero, siderometalúrgico y ferroviario. Nos referimos a los Chávarri, Arteche y Aresti. Era un grupo para el que el negocio ferroviario surgió como un complemento necesario a sus actividades económicas.

El caso de la expansión empresarial de la compañía de Santander, hay que explicarlo dentro de la política que promovió el grupo Chávarri. Previendo la expansión industrial y urbana de la margen derecha y valle de Asúa, adquirió las líneas ferroviarias que recorrían estas zonas. Consistía, por lo tanto, en una adecuación de la explotación ferroviaria a objetivos industriales, ejemplo de ello fue la disputa con Vascongados por la compra del Ferrocarril de Lezama. También hay que reseñar las inversiones del grupo financiero de los Chávarri en los sectores tranviario y eléctrico, dentro de los transportes del área metropolitana de Bilbao, y que ampliaban la oferta ofrecida por los ferrocarriles que ellos explotaban.

Destaca también la presencia de algunos inversores presentes en las actividades industriales y financieras de Cantabria. Este era el caso de Alfredo Alday y de Isidoro del Campo, consejeros ambos del Banco Mercantil. El caso de Alday es el más representativo, puesto que además estaba presente en los consejos de administración de una entidad siderúrgica y de una compañía ferroviaria dedicada a la explotación comercial de sus líneas, ambas domiciliadas en Santander.

La Compañía del Ferrocarril de La Robla

A grandes rasgos se repiten los sectores económicos predominantes en las compañías anteriormente estudiadas, sociedades mineras, ferrocarriles, bancos y siderúrgicas. Un nuevo sector aparece representado, el de las navieras. El consejo de administración de esta compañía estaba compuesto por Esteban A. Acillona, Juan C. Calvo, Pablo Callam, Alejandro Gandarias, Victoriano Garay, Pedro Ortiz, Natalio Palacio, Luis Salazar Zubiría, José M.^a San Martín Allende, Alfredo Ustara, José Ignacio Ustara, Constanancio Vildósola y Victoriano Zabalinchaurreta¹⁷⁵. Eran nombres vin-

¹⁷⁵ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923.

culados con las actividades mineras vizcaínas, y que proyectaron este tipo de actividades fuera del País Vasco, tal y como reflejan sus conexiones con sociedades mineras, domiciliadas en Bilbao, pero enclavadas en los principales cotos mineros españoles, sitas algunas de ellas en la cuenca carbonífera leonesa palentina, y del protectorado de Marruecos ¹⁷⁶.

De otro lado, destacaba la vinculación de la Compañía de La Robla con la *Sociedad Industria y Ferrocarriles*, con la que compartía ocho consejeros de los trece que tenía La Robla. Esta compañía estaba domiciliada en Bilbao, y sus actividades se centraban en promover y construir ferrocarriles con fines mineros e industriales. Dentro de este aspecto netamente minero de los ferrocarriles, La Robla contaba con vinculaciones con el *Ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano* (Ortiz) y con el de *Minas de Cala* (San Martín). Por lo que respecta a las vinculaciones con ferrocarriles de explotación comercial, tan sólo se dio la presencia de Zabalinchaurreta en las compañías de Lezama y Bilbao-Portugalete. Se trataba, por lo tanto, de conexiones ferroviarias complementarias de las actividades mineras ejercidas por los consejeros de La Robla.

Las conexiones de estos consejeros con el sector bancario estaban diversificadas dentro de las diferentes entidades bancarias bilbaínas. Encontramos a Salazar en el *Banco Urquijo* y en el *Banco Urquijo-Vascongado*; a Zabalinchaurreta en el *Banco de Bilbao* y en el *Banco del Comercio*; a San Martín en el *Crédito de la Unión Minera*; y en el *Banco de Vizcaya* a Alfredo Ustara. Esta diversificación bancaria denotaba los distintos orígenes y carácter de estos inversionistas y sus vinculaciones con los diferentes grupos financieros vizcaínos.

La presencia de cuatro consejeros de La Robla en otras tantas compañías navieras, aportaba un nuevo elemento a las conexiones empresariales de esta compañía ¹⁷⁷. Eran compañías de tipo medio, vinculadas fundamentalmente al transporte de minerales.

¹⁷⁶ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. De las catorce conexiones existentes, la mayoría de ellas estaban acaparadas por San Martín (7), Gandarias (4) y Salazar (2), y lo más sintomático de ellas, era su situación geográfica dispersa a lo largo de toda la geografía española. Entre estas compañías mineras sobresalían las *Hulleras del Turón*, y las *Hulleras de Valdesamario*, situadas en la provincia de León, tributarias directas del Ferrocarril de La Robla. Las conexiones del Ferrocarril de la Robla eran las siguientes: Gandarias y San Martín en las *Hulleras del Turón*; Salazar y San Martín, en la *Sociedad Minera de Peñaflor*; Gandarias en la *Sociedad Española de las minas del Rif, Compañía del Norte Africano y Minera "Santa Fe"*; San Martín en la *Minera de Dícido, Minas de Cala, Minas de Lalen, Minera Collado de la Plata y Coto Teuler*; Ortiz en las *Hulleras de Valdesamario*; y Salazar en el *Sindicato de Estudios Hulleros*.

¹⁷⁷ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Acillona estaba en la *Marítima Bilbao* y en la *Naviera Iturri*; José Ignacio Ustara, en la *Auxiliar Marítima*; y Vildosola en la *Naviera Mundaca*.

Por último, las conexiones siderúrgicas del Ferrocarril de La Robla, eran escasas, pero muy representativas, puesto que consejeros de la compañía ferroviaria estaban presentes en *Altos Hornos de Vizcaya* (Gandarias y San Martín), y en la *Siderúrgica del Mediterráneo* (Vildósola), promovida por la primera ¹⁷⁸.

En cuanto al resto de los sectores representados, obedecían a las actividades económicas de San Martín y Vildósola, y entraban dentro de la segunda expansión industrial vizcaína.

La diferencia existente entre los grupos inversores de la Compañía de Santander y de La Robla, a pesar de compartir ambas empresas objetivos comunes, radicaba en el tipo de relaciones que mantenían con el área de influencia de estas líneas, y también con la posterior expansión económica de estos capitalistas. Mientras que la mayoría de los consejeros presentes en la Compañía de La Robla apenas si tenían relación con los grandes negocios bilbaínos, con excepción de Gandarias, San Martín y Vildósola, la presencia de los Chávarri, Arteche y Aresti en la Compañía de Santander, la inscribió dentro de un movimiento amplio de desarrollo industrial.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de La Robla, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Sociedades mineras	14
Ferrocarriles	12
Bancos	6
Navieras	4
Siderúrgicas	3
Aceites, grasas y lubricantes	1
Crédito diverso	1
Electricidad y gas	1
Maderas	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Seguros	1
Vinícolas	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

¹⁷⁸ Lazurtegui, J. *El Problema Ferroviario*. Bilbao, 1932. La *Siderurgia del Mediterráneo* era abastecida por la cuenca minera de Sierra Menera (Teruel), promovida también por capitales vizcaínos, y tenía su sede social en Bilbao.

Las compañías de los Ferrocarriles Vascongados, de San Sebastián a la Frontera francesa y del Ferrocarril del Plazaola

La diversidad de las funciones ejercidas por las líneas que recorrían Guipúzcoa, se vio reflejada en la naturaleza de los capitales que optaron por su explotación, y es aquí donde subyace la diferencia de este grupo inversor, en particular en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, con respecto a los capitales invertidos en otras compañías ferroviarias vascas.

Cuando se abordó el análisis de los promotores de las distintas compañías que dieron lugar a la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*, ya se indicó su limitada vinculación con los grandes sectores productivos vizcaínos de finales del siglo XIX. En 1923, esta dinámica se mantenía y adquiriría nuevas perspectivas. En 1923 el consejo de administración estaba compuesto por José Acillona (Marqués de Acillona), Guillermo Acillona, Baltasar Amézola, Juan Telesforo Arteche, Juan José Echano, Enrique Fernández, Julio Igartua, Gabriel Lejarreta, Juan Núñez, Ramón Olalde, Gaston Poirier, Baldomero Taramona y Julio Benito del Valle.

Lo más sintomático de las conexiones empresariales de la Compañía de Vascongados era el dominio del sector tranviario, en el que destacó la compra del *Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango* por esta compañía, dentro de sus actividades para ampliar su oferta de transporte. Ambas compañías compartían el mismo consejo de administración, sin que se diese, al menos, desde el punto formal, una integración de las dos empresas.

Grupos productivos vinculados con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Tranvías	13
Bancos	9
Sociedades mineras	7
Productos químicos y farmacéuticos	4
Cementos, cerámicas y ladrillos	2
Edificaciones y obras públicas	2
Navieras	2
Seguros	2
Electricidad y gas	1
Ferrocarriles	1
Productos alimenticios	1
Siderúrgicas	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

La limitada presencia en 1923 de consejeros vinculados con actividades bancarias y mineras era un reflejo del reducido peso específico de éstos en el conjunto de la economía vasca. De estos consejeros, Amézola, Valle, Guillermo Acillona y Núñez estaban presente en sociedades mineras, y a los que se les añadía Olalde y el Marqués de Acillona en el Consejo de Administración de la sociedad bancaria *Crédito de la Unión Minera*¹⁷⁹.

Independientemente de estas actividades mineras, las vinculaciones con otros sectores productivos, vino dada por la presencia de capitalistas como el Marqués de Acillona, Núñez, Taramona o Valle, escasamente vinculados con los grandes negocios vizcaínos. En su conjunto, se trataba de inversores que estaban presentes en la segunda fase expansiva de la industrialización vizcaína, tal como lo presenta su vinculación a negocios químicos, de construcciones públicas, sociedades eléctricas y aseguradoras.

En cuanto a la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa*, en su consejo de administración encontramos a capitalistas de Vizcaya y de Guipúzcoa, y pone en evidencia la complementariedad económica de ambas provincias. Lo formaban en 1923 José Allende, Francisco A. Arteche, Horacio Azqueta, Enrique Borda, Benigno Chávarri (Marqués de Chávarri), Ignacio Greave, Augusto Lajusticia, Rafael Lataillade, Sebastián Machimbarrena, Donato Palacios y Ricardo Saralegui.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Tranvías	14
Sociedades mineras	6
Bancos	5
Electricidad y gas	4
Ferrocarriles	4
Maquinaria y construcciones metálicas	3
Siderúrgicas	2
Productos químicos y farmacéuticos	1
Teléfonos	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

¹⁷⁹ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII. Madrid 1923.* Las conexiones de Vascongados con el sector minero era la siguiente: Amézola y Valle en *Minas de Teverga*; Guillermo Acillona en la *Carbonera del Sil*, Amézola en la *Hullera Vasco-Leonesa*; Núñez en la *Sociedad Española de Minas del Rif* y en la *Compañía Minera Hispano-Africana*; y Valle en las *Minas de Lalen*.

En su conjunto, estos inversores estaban presentes en todos los grandes sectores industriales, a los que había que añadir otros específicos relacionados con la explotación del negocio ferroviario, como los tranvías. En este sector se observa una diversificación de las inversiones hacia otros sectores dedicados al transporte, mayor aún, que la ofrecida en la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*, y que hacían predecir la creación de la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías*¹⁸⁰.

El resto de los sectores industriales con los que el Ferrocarril de la Frontera estaba vinculado eran los más representativos de la industrialización vasca: minas, bancos, electricidad, maquinaria y construcciones metálicas, y siderúrgicas. La presencia del grupo financiero de los Chávarri y Arteche, aportaba sus vinculaciones con los negocios mineros, bancarios, eléctricos y siderometalúrgicos apuntados con anterioridad.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril del Plazaola, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Edificaciones y obras públicas	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Textiles	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

Las vinculaciones de los consejeros de esta compañía con las actividades económicas netamente guipuzcoanas vinieron dadas por la presencia de Azqueta, Borda, Latallaide, Machimbarrena y Saralegui¹⁸¹ en empresas, que aunque no eran representativas de los sectores que impulsaron la industrialización de Guipúzcoa, si indicaban una mínima vinculación de los capitales invertidos en la gestión ferroviaria con las actividades económicas guipuzcoanas.

¹⁸⁰ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. Todos los componentes del Consejo de administración del Ferrocarril de la Frontera, estaban presentes en la *Compañía del Tranvía de Irún a Fuenterrabía*, domiciliada en San Sebastián; Borda, pertenecía al consejo de administración de la *Compañía del Tranvías y electricidad de Bilbao* y de *Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao*; y el marqués de Chávarri, estaba en el consejo del *Funicular de Archanda* (Bilbao).

¹⁸¹ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII.* Madrid 1923. De estos, Azqueta, Borda y Saralegui, también estaban presentes en el consejo de administración del *Ferrocarril de San Sebastián a Hernani*. Horacio Azqueta, diputado electo en 1918, era el director de las dos compañías ferroviarias y también del *Tranvía de Irún a Fuenterrabía*; Enrique Borda y Ricardo Saralegui eran presidente y vocal respectivamente de la *Compañía Suministradora General de Electricidad*; Rafael Latallaide era vocal de la *Sociedad Luso Española de Minas y Metalurgia*; y Sebastián Machimbarrena era presidente de la *Sociedad de Telefonía Privada*, todas ellas domiciliadas en San Sebastián.

De las vinculaciones industriales de la *Compañía del Ferrocarril del Plazaola* (Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos de Pamplona a Plazaola y de Andoain a Lasarte), poco se puede decir. Los consejeros de esta sociedad en 1923 eran cuatro, Pedro Chalbaud, José Machimbarrena, Ruperto Ortiz e Ignacio Rotaèche.

De éstos, tan solo Chalbaud y Machimbarrena estaban presentes en los consejos de administración de otras empresas. Chalbaud, era vocal de la *Sociedad de Construcciones Baratas*, domiciliada en Bilbao, al igual que de la *Algodonera de San Antonio*, domiciliada en Vergara. Por su parte, Machimbarrena era director general de la *Fábrica de Pinturas y Barnices Machimbarrena y Moyúa*, domiciliada en Bilbao.

De estos datos se desprende que la explotación de este ferrocarril no llamó la atención de los grandes inversionistas vascos.

Las líneas comarcales

Las líneas ferroviarias de carácter comarcal construidas en el País Vasco tenían una diversidad de funciones que se reflejó en sus grupos de inversionistas.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Sociedades mineras	13
Maquinaria y construcciones metálicas	9
Bancos	7
Siderúrgicas	7
Ferrocarriles	4
Productos alimenticios	3
Cementos, cerámicas y ladrillos	2
Electricidad y gas	2
Auxiliares industria y comercio	1
Edificaciones y obras públicas	1
Material eléctrico	1
Navieras	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Vidrieras	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario xFinanciero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

Por lo que respecta a la *Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*, ya se ha hablado en el capítulo anterior de la vin-

culación de los grandes capitales vizcaínos con su promoción. En 1923 la naturaleza de sus inversores apenas había cambiado, y el consejo de administración estaba compuesto por Juan T. Gandarias, José Joaquín de Ampuero, Andrés Allendesalazar, Toribio Arana, Angel Arispe, José Manuel Arispe, Jerónimo F. de Albízuri, Emilio León, Manuel León, Francisco Olano, Juan Olavarría, Félix Pertica y José A. Uriarte.

Del total de las conexiones empresariales de esta compañía, Gandarias y Ampuero contaban con veinte cada uno, José Manuel Arispe con diez, y Olavarría y Pertica con una cada uno. Es decir, se trataba de una explotación ferroviaria en manos de un reducido número de grandes inversionistas, presentes en las instituciones políticas provinciales y estatales, para quienes mantener un ferrocarril con reducidas vinculaciones con sus actividades industriales, no era más que un negocio marginal.

En cuanto a las conexiones industriales de los consejeros de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama*, éstas venían dadas por la compra de esta sociedad por la Compañía de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander, y por la presencia en su consejo de administración de Víctor y José M.^a Chávarri y Victoriano Zabalinchaurreta. La compra de este ferrocarril por el grupo financiero Chávarri supuso su integración dentro del negocio ferroviario que habían organizado encaminado a controlar los accesos al área metropolitana de Bilbao y del valle de Asúa, futura zona de expansión industrial y urbana.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Ferrocarriles	6
Sociedades Mineras	6
Maquinarias y construcciones metálicas	5
Bancos	4
Tranvías	4
Siderúrgicas	3
Electricidad y gas	2
Construcción de buques	1
Productos químicos y farmacéuticos	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

Por lo que respecta a la *Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía*, ésta no contaba con ninguna vinculación con otro tipo de actividad

industrial. Su explotación independiente, tras la compra por la Compañía de Santander de las líneas de Bilbao-Plencia, traduce la escasa actividad industrial de la zona por la que discurría esta línea y a los limitados beneficios de la explotación.

En cuanto a la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani*, su consejo de administración estaba compuesto en 1923 por inversionistas en su mayoría vinculados con las actividades económicas guipuzcoanas. Los representantes de este consejo de administración eran los siguientes: Horacio Azqueta, Enrique Borda, Enrique Fernández, Ricardo Saralegui, Juan Manuel Allende y Francisco de A. Aréizaga. De estos, Azqueta Borda y Saralegui, también eran consejeros de la compañía que explotaba el *Ferrocarril de la Frontera* y del *Tranvía Irún-Fuenterrabía*.

Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, 1923

Grupo productivo	N.º de conexiones
Tranvías	6
Ferrocarriles	4
Edificaciones y obras públicas	2
Auxiliares industria y comercio	1
Sociedades mineras	1

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. año VIII. Madrid, 1923.

La conexión mayoritaria con explotaciones de tranvías y ferroviarias está determinada por la presencia de consejeros comunes con las compañías del *Ferrocarril de la Frontera* y con *Ferrocarriles Vascongados* (Fernández), además de las vinculaciones de Borda con las dos compañías de tranvías bilbaínas descritas con anterioridad. Se trataba, por lo tanto, de una especialización en el sector del transporte terrestre, en sus dos variantes, ferrocarriles y tranvías. En última instancia, la presencia tan significativa de elementos afines a la Compañía de Vascongados pone de nuevo en relieve la pugna de esta compañía con la de Santander por los accesos ferroviarios de Guipúzcoa con la frontera francesa.

Conclusiones

Fueron en su mayoría capitales privados vinculados a las actividades económicas bilbaínas los que promovieron y explotaron la mayor parte de

las compañías ferroviarias del País Vasco. La inversión ferroviaria de los distintos grupos inversores estaba delimitada por el conjunto de sus actividades económicas. Es decir, en las líneas de carácter general encontramos a los grandes inversionistas vascos, pero condicionados al carácter radial o interno de estas líneas. De este modo, los consejeros de la Compañía del Norte y de Bilbao a Portugalete, copaban importantes campos de las actividades económicas, no ya solo vizcaínas, sino también españolas. Para éstos, la inversión ferroviaria era complementaria de unas actividades iniciales minero-metalúrgicas, a la vez que constituían un medio de capitalización.

La presencia de estos grandes inversionistas se mantuvo en aquellas líneas generales de carácter interno promovidas por ellos, a los que se añadían elementos pertenecientes a una burguesía industrial de tipo medio. En el caso de la Compañía de Santander, y en menor medida, en la de La Robla se repetían los mismos baremos que se daban en las compañías de carácter general radial.

Independientemente de este grupo de inversores vinculados con los negocios financieros e industriales bilbaínos, hubo otro grupo de capitalistas que se especializó en el negocio ferroviario. Se trataba de inversionistas que mantenían algunas vinculaciones con los grandes negocios bilbaínos, y que bajo su iniciativa se llevó a cabo el eje Bilbao-San Sebastián.

De la explotación de este negocio no estuvieron desligados algunos capitales guipuzcoanos, presentes también en otras compañías ferroviarias de Guipúzcoa, y en las que también se encontraban algunos elementos de la Compañía de Santander. Estos inversores especializados en la explotación ferroviaria se aventuraron hacia la inversión en tranvías, que no necesariamente complementaban las funciones ejercidas por las líneas ferroviarias que explotaban. Si algunas características unían las compañías ferroviarias con los grupos empresariales que las controlaban, eran las estrechas relaciones que estos mantuvieron con los sectores industriales vinculados al sector ferroviario como mercado y medio de transporte. Las compañías ferroviarias fueron importantes clientes consumidores de las empresas siderometalúrgicas y de bienes de equipo, y mineras de carbón, a la vez que fueron los medios de transporte que facilitaron la comercialización de la economía y el transporte del tejido social.

Capítulo 12

La articulación ferroviaria del espacio industrial y demográfico

¿Qué influencia tuvo el tendido férreo en el desarrollo industrial y demográfico del País Vasco? Para apreciarla, estudiaremos aquí cómo articuló durante el primer tercio del siglo el territorio al que servía, tanto desde el punto de vista de la organización espacial de los distintos sectores productivos, como del asentamiento humano.

El desarrollo industrial y demográfico se agrupó fundamentalmente en torno a aquellas zonas del País Vasco que favorecían el abastecimiento de materias primas y la posterior distribución de los productos elaborados.

En Vizcaya el crecimiento industrial y urbano se centró en el entorno de la ría. Estuvo condicionado por la adecuación de las comunicaciones para dar salida a sus producciones. El transporte marítimo en conjunción con el ferroviario, dotaron de la infraestructura necesaria a una de las zonas que terminaría convirtiéndose en uno de los mayores núcleos industriales y urbanos de España, el área del Gran Bilbao. Hubo en Vizcaya otros dos núcleos industriales, el Duranguesado y el valle del Cadagua. Puntos de paso obligado, hacía Guipúzcoa y Cantabria, estaban dotados de una infraestructura ferroviaria a través de las líneas de Bilbao-Santander y la Robla, y la de Bilbao-Malzaga-San Sebastián, respectivamente.

En Guipúzcoa, la industrialización, más tardía, obedeció a pautas diferentes de las que marcaron el desarrollo industrial vizcaíno. Sus pasos decisivos se produjeron a partir de 1917 y se centraron en tres zonas, Alto Deba, Pasajes-Rentería-Hernani y el curso medio del Oria. El mayor despegue demográfico tuvo lugar en estas áreas, a las que hubo de añadir la de San Sebastián y su entorno costero. Y era por estas zonas por donde discurrían la mayor parte de la vía férrea guipuzcoana. La línea de vía estrecha Bilbao-San Sebastián desde el Alto Deba recorría toda la costa hasta San Sebastián. Por su parte, la vía ancha Alsasua-Irún desde el medio

Oria llegaba hasta Rentería. En este último punto el tendido férreo se duplicaba con la existencia de dos líneas de distinto ancho viario que desde San Sebastián se dirigían hasta la frontera francesa.

Este es el marco general en el que se desarrolló la estructura ferroviaria objeto del presente estudio. Para analizar la evolución industrial y demográfica de las zonas que engloba cada conjunto de líneas, se han utilizado estadísticas y registros industriales elaborados por diversas entidades. Siguen diferentes baremos, por lo que resulta difícil un análisis homogéneo de la evolución de las industrias asentadas en Vizcaya y en Guipúzcoa¹⁸², las provincias en las que centramos el análisis, por el carácter eminentemente agrícola de la economía alavesa del periodo.

Líneas de interés general

Las líneas de interés general ponían en contacto las distintas provincias vascas, y éstas con el exterior. Ahora bien, su distinto ancho viario condicionó en parte la naturaleza del intercambio comercial y humano y el grado de integración económica.

Las dos grandes líneas que unían el País Vasco con el mercado interior (las que tenían como base al Madrid-Irún y al Tudela-Bilbao) se construyeron cuando aún el desarrollo industrial del País Vasco estaba en ciernes. Recorrían en 1900 dos de las áreas productivas vascas más importantes. En la zona del Nervión unida al mercado interior por las líneas Tudela-Bilbao y Bilbao-Portugalete, estaba la práctica totalidad de la gran industria siderúrgica vasca. En segundo lugar, en la zona de Guipúzcoa por la que

¹⁸² Para análisis de la industria vizcaína contamos con tres fuentes: las *Estadísticas Industriales de Vizcaya* de los años 1900 y 1907, y el estudio realizado por la Asociación de Ingenieros Industriales de Bilbao, a instancias de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao en el que tan sólo se recoge un listado de las sociedades anónimas ubicadas en la provincia de Vizcaya en el año 1920. Para la elaboración de estas estadísticas se siguieron diferentes pautas, mientras que en las de 1900 y 1907 se recogían las sociedades anónimas y limitadas, en la de 1920 sólo se reseñaban las anónimas. Por lo tanto, el análisis comparativo de estas estadísticas sólo se puede mantener en cuanto a la ubicación espacial de las empresas reseñadas. Por lo que se refiere a Guipúzcoa, la documentación utilizada es la siguiente: Consejo Provincial de Fomento de Guipúzcoa, *Estadística Industrial de la Provincia*, año 1915; *Estadística industrial de Guipúzcoa, Molinos e industrias asentadas en los márgenes de los ríos*, año 1920; y *Alcaldía constitucional de San Sebastián, Estados industrial y comercial*, año 1924. La diversidad de estas fuentes imposibilita su análisis conjunto desde el punto de vista temporal (este inconveniente también ha sido reseñado por Luengo, Félix: *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa, 1917-1923*. Págs. 111-121) ya que, podría inducir a errores en el proceso industrializador guipuzcoano. Ante la heterogeneidad de las fuentes utilizadas, se ha optado por incluir en el texto que a continuación se desarrolla, tan sólo los cuadros realizados a partir de las estadísticas industriales de 1900, 1907 y 1915.

discurría la línea de Alsasua-Irún, concretamente entre Beasáin y Rentería, se atisbaba ya el posterior auge de las industrias metalúrgicas, textiles y papeleras.

La línea Madrid-Irún recorría a principios de siglo dos de las zonas de mayor concentración industrial y urbana de Guipúzcoa: el área de influencia de Tolosa y la conurbación formada por San Sebastián y Rentería. El ferrocarril fue un factor determinante para su crecimiento industrial y demográfico de estas zonas, en particular de los sectores papeleros y textil asentados, y también para la diversificación industrial que se dio en el área portuaria e inmediaciones de San Sebastián-Pasajes.

C.1.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Madrid a Irún. Año 1915

SECTORES	Legazpia	Zumárraga	Ormaiztegui	Beasain	V. de Ordicia	Tolosa	Andoain	Hernani	San Sebastián	Pasajes	Rentería	Irún	Totales
Alimentación		1			1	2		2	16		5	1	28
Electricidad						1		3	2		1	1	8
Material de construcción	1	2		3	3			5	26		3	9	52
Metalurgia	1	4		1	2	7	2	1	15	7	6	3	49
Papelera	1					15	1	1	2		1		21
Química				1				2	7	2	1	1	14
Textil					2	4			10		7	1	24
Otros sectores	1	5				2		1	32	1	3		45
<i>Total</i>	4	12		5	8	31	3	15	110	10	27	16	241

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

Por una parte, el ferrocarril abastecía a las industrias papeleras y textiles situadas entre Tolosa y Villafranca. El temprano desarrollo industrial de la zona coincidió con el fuerte incremento de las tasas de población que tuvieron lugar a principios de siglo en la cuenca del Oria. En cuanto a la industria asentada en la zona de San Sebastián-Rentería, básicamente metalúrgica, papelera y textil, contaba con la acción conjunta del puerto de Pasajes y del ferrocarril. De ahí en parte el fuerte incremento de la población asentada en Pasajes, Rentería, San Sebastián y Hernani.

Por lo tanto, el ferrocarril, además de favorecer el desarrollo industrial de la cuenca del Oria y de la zona San Sebastián-Pasajes, constituyó un elemento para la ordenación del territorio al favorecer el traslado de la población, ya fuese temporal o diariamente a los centros de trabajo. De este modo, agilizaba las relaciones laborales. Al mismo tiempo, cabe señalar la importancia del ferrocarril como medio de transporte para esta mano de obra.

C.2.- Población de los municipios atravesados por la línea de Madrid a Irún, desde Alsasua. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Legazpia	1.246	1.293	1.382	1.898	100	103,77	110,91	152,33
Zumárraga	2.034	1.942	2.086	2.480	100	95,48	102,56	121,93
Ormaiztegui	639	633	631	684	100	99,06	98,75	107,04
Beasain	2.157	3.228	3.968	5.260	100	149,65	183,96	243,86
Villafranca de Ordicia	1.421	2.318	3.059	4.423	100	163,12	215,27	311,26
Tolosa	8.111	9.747	11.273	12.487	100	120,17	138,98	153,95
Andoain	2.866	2.850	3.322	3.710	100	99,44	115,91	129,45
Hernani	3.672	4.326	5.405	6.282	100	117,81	147,19	171,08
San Sebastián	41.200	53.090	67.281	85.554	100	128,86	163,30	207,66
Pasajes	2.856	3.571	4.772	7.519	100	125,04	167,09	263,27
Rentería	4.081	5.527	6.956	8.973	100	135,43	170,45	219,87
Irún	9.912	12.120	14.161	17.670	100	122,28	142,87	178,27
Total	80.195	100.645	124.296	156.940	100	125,50	154,99	195,70

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

Una tercera zona de desarrollo industrial, a la que no se puede aplicar las pautas anteriormente descritas, la constituyó la zona de Legazpia y Zumárraga. Caracterizada por el asentamiento de metalurgias y empresas dedicadas a la elaboración de material de construcción, apenas si contó con un aumento demográfico superior al crecimiento vegetativo de la población. Ni siquiera la importancia de Zumárraga como terminal ferroviaria de líneas de vía ancha y estrecha, favoreció un importante desarrollo industrial y demográfico. Este comportamiento se desprende de la misma naturaleza de las empresas asentadas en la zona, puesto que exigían un pequeño número de operarios, que pudo ser perfectamente cubierto por la población de la zona.

La construcción de la línea de Bilbao a Portugaete prolongó el ferrocarril de Tudela a Bilbao por toda la margen izquierda de la Ría del Nervión hasta su desembocadura. La unidad estructural de ambas líneas estuvo avalada con la compra de la Compañía Bilbao-Portugaete por la del Norte.

En su conjunto, estas dos líneas ferroviarias recorrían la zona de mayor concentración industrial y demográfica, no solo de Vizcaya, sino también del País Vasco. Para analizar el asentamiento industrial de la zona afectada por estas líneas hemos realizado tres cortes. Un primero coincide con los municipios afectados por la línea de Tudela a Bilbao (Orduña, Amurrio, Llodio, Miravalles, Arrigorriaga y Basauri), otro segundo el área de Bilbao, y un tercero con la zona recorrida por la línea de Bilbao a Portugaete (Baracaldo, Sestao y Santurce) ¹⁸³.

¹⁸³ Esta división obedece más a objetivos formales, que a los resultados de la documentación analizada, ya que la diversidad de la industria asentada en Bilbao, y la dificultad

En el trayecto comprendido entre Orduña y Bilbao, se encontraba instalada una industria dispersa, que desde Miravalles ya presagiaba el dominio del sector metalúrgico por toda la zona. Mientras que en Arrigorriaga se encontraba una de las factorías de la *Papelera Española*, en Basauri aparecía la metalurgia *Basconia*, próxima a Dos Caminos, punto de enlace de la línea de Tudela a Bilbao con las compañías de Bilbao a Santander y de los Ferrocarriles Vascongados. Al llegar la línea a la capital vizcaína recorría una zona caracterizada por una importante concentración de explotaciones mineras (cotos mineros de Ollargan-Montefuerte, Miravilla y La Peña) y por la presencia de la siderurgia *Santa Ana* de Bolueta.

C.3.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Tudela a Bilbao. Años 1900-1907

SECTORES	Orduña		Amurrio		Llodio		Miravalles		Arrigorriaga		Basauri		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación									1	1	1	1	2	2
Electricidad														
Material de construcción	2	2											2	2
Metalurgia							2	1			1	1	3	2
Papelera										1				1
Química														
Textil								1						1
Otros sectores														
<i>Total</i>	2	2					2	2	1	2	2	2	7	8

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

En Bilbao¹⁸⁴, se aprecia el temprano asentamiento de una actividad industrial diversificada. La metalurgia era el sector dominante. Abarcó todos los procesos de producción, aunque se centró básicamente en talleres

de analizar la incidencia de cada línea ferroviaria en el desarrollo conjunto de la industria bilbaína nos ha llevado a su tratamiento por separado.

¹⁸⁴ Al abordar el análisis de la industria asentada en Bilbao, nos hemos encontrado con dos dificultades: la ubicación de la sede social de las compañías en esta ciudad, mientras que los centros de producción se encontraban en otros puntos; y el problema de determinar, en algunos casos, el asentamiento real de las industrias dentro del perímetro urbano. Por esta razón, se ha abordado el análisis conjunto de la industria asentada en esta villa. Se ha excluido de este análisis el sector de servicios (compañías bancarias, aseguradoras, inmobiliarias, navieras y de transportes) por no ser tributarias directas del desarrollo de los ferrocarriles, ya que desde el punto de mercancías su demanda de transporte era prácticamente nula, aunque sí desde los viajeros.

de fabricación de troquelerías, maquinaria y metalisterías. Los talleres de transformaciones metálicas estaban en el perímetro de Bilbao, en Bolueta, Deusto, Erandio, Olaveaga y Zorroza, próximas a los medios de transporte que podían abastecer a estas factorías de las materias primas y mano de obra, y que facilitaban la puesta de sus productos en los circuitos comerciales provinciales, españoles e internacionales ¹⁸⁵. Esta zona, próxima a las grandes acerías de Baracaldo y Sestao, constituía un eje de comunicaciones esencial para la industria que demandaba sus productos. Los transportes marítimos y ferroviarios se aunaban permitiendo el abastecimiento de las industrias próximas a estas vías de comunicación.

Pero la industria netamente bilbaína era muy diversa, incluyendo el desarrollo de los astilleros, en la zona comprendida entre Deusto y Zorroza.

C.4.- Industria asentada en Bilbao. Año 1900-1907

SECTORES	1900	1907
Alimentación	14	25
Electricidad	1	1
Material de construcción	11	12
Metalurgia	33	23
Papelera	4	
Química	4	8
Textil		15
Otros sectores	13	25
<i>Total</i>	80	109

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

Al sector siderometalúrgico y materias primas mineras, le siguen en importancia la elaboración de productos metálicos, alimenticios y de materiales de construcción. Sectores que estaban íntimamente ligados con el desarrollo urbano de Bilbao y necesitaban abastecerse de materias primas

¹⁸⁵ Algunas de las empresas situadas en estas áreas eran entre otras: *Alambres del Cadagua*, *Babcock & Wilcox, S.A. Aurrera*, *Sociedad Española de Construcciones Metálicas*, *Sociedad Santa Ana de Bolueta*, *Sociedad de Tubos Forjados*, y *Talleres de Deusto*. Por ejemplo, a través la línea de Bilbao a Portugalete, esta producción metalúrgica se adentraba en los mercados regidos por la red de ferrocarriles construidos en vía ancha. Mientras, a través de las líneas ferroviarias de ancho viario de un metro, se accedía al valle del Cadagua, y mediante el ramal de la Industrial a Azbarren, que unía las líneas explotadas por las compañías de los ferrocarriles de Santander a Bilbao y Vascongados, se abría paso por Guipúzcoa.

de elevado volumen, pero de bajo coste por unidad de transporte (metales diversos, carbón, cereales, madera, cemento o tierras minerales). De nuevo, la simbiosis del tráfico ferroviario y marítimo abastecía esta demanda a unos precios estables, al mismo tiempo que permitía una barata salida a sus producciones.

Por último, los sectores químico, textil y papelerero, también eran tributarios de los grandes medios de transporte para abastecerse de las materias primas necesarias, y prueba de ello, era que todos ellos se encontraban asentados en el área de cobertura del puerto de Bilbao. Destacaba por su importancia el grupo químico que terminó por consolidarse con la producción de explosivos, abonos y fertilizantes químicos, destinados a los mercados españoles y extranjeros.

Por lo tanto, sobre la industria asentada en Bilbao, cabe citar dos pautas comunes a su desarrollo en relación con el ferrocarril. En primer lugar, la simbiosis entre el puerto de Bilbao y los ferrocarriles favoreció la aparición y crecimiento de unos sectores industriales que, pese a no contar con las materias primas necesarias en las cercanías, utilizaban ambos sistemas de transporte para abastecerse de materias primas y para situar sus productos en los mercados. En segundo lugar, la naturaleza de Bilbao, como terminal del tráfico ferroviario de líneas construidas en vía normal y en vía de un metro, favoreció el intercambio entre esta zona y las áreas de influencia de ambos sistemas de ancho viario¹⁸⁶. En Bilbao el desarrollo industrial coincidió con la configuración de la estructura ferroviaria que atravesaba la zona y, en particular, con el desarrollo de las líneas de Tudela a Bilbao y de Bilbao a Portugalete¹⁸⁷.

En la zona recorrida por el Bilbao-Portugalete se encontraba la gran siderurgia y la metalurgia pesada vizcaínas. Estos sectores monopolizaban básicamente las actividades industriales de este área

¹⁸⁶ A pesar de que las terminales del tráfico ferroviario situadas en Bilbao pertenecientes a sendos sistemas viarios no contaban con una estación conjunta en el perímetro urbano de la villa, fue en la zona de Olaveaga y de Zorroza donde tenía lugar esta conexión, enriquecida con la construcción del ferrocarril de Matico a Azbarren, que daba salida a la producción de la zona de Erandio y Deusto hacia la línea de Tudela a Bilbao.

¹⁸⁷ Las primeras empresas destinadas a la producción siderúrgica, se asentaron en las proximidades de estas líneas de vía ancha. Por efecto de enganche y favorecida por el tráfico marítimo, esta industria se fue diversificando en este mismo área hacia otros sectores, principalmente hacia el químico. El crecimiento industrial de la zona de Deusto y Erandio fue posterior, vinculado con la puesta en funcionamiento del ramal ferroviario que unía las líneas de vía estrecha que atravesaban estas zonas, con la línea de Tudela a Bilbao.

C.5.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Bilbao a Portugalete. Años 1900-1907

SECTORES	Baracaldo		Sestao		Santurce		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación								
Electricidad								
Material de construcción		2	3	3			3	5
Metalurgia	1	2	6	4			7	8
Papelera								
Química								
Textil	1	1					1	1
Otros sectores								
<i>Total</i>	2	5	9	7			11	14

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

El segundo sector representado en este área era la industria de materiales de construcción, surgida al amparo del crecimiento urbano e industrial de Bilbao y de su entorno ¹⁸⁸.

C.6.- Población de los municipios atravesados por la línea de Tudela a Bilbao, desde Orduña. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Orduña	3.325	3.226	3.169	3.410	100	97,02	95,31	102,56
Amurrio	3.362	3.297	3.415	3.854	100	98,07	101,58	114,63
Llodio	2.236	2.495	2.752	2.837	100	111,58	123,08	126,88
Miravalles	766	1.015	1.349	1.671	100	132,51	176,11	218,15
Arrigorriaga	1.986	2.714	3.641	3.962	100	136,66	183,33	199,50
Basauri (Dos Caminos)	2.056	3.539	5.199	9.444	100	172,13	252,87	459,34
Bilbao	102.845	117.079	146.019	179.570	100	113,84	141,98	174,60
<i>Total</i>	116.576	133.365	165.544	204.748	100	114,40	142,01	175,63

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

¹⁸⁸ En Sestao, que contaba con mejores fondeaderos de la Ria, la producción de los materiales de construcción se centraba desde 1900 exclusivamente en la elaboración de cemento de tipo portland, empleado para todo tipo de construcciones. Mientras, en Baracaldo, mejor conectado a través de ferrocarriles de distinto ancho viario, en 1907 aparecían dos empresas del sector, dedicadas a la elaboración de productos refractarios, destinadas fun-

La alta concentración industrial de las zonas recorridas por las líneas ferroviarias de Tudela a Bilbao y de Bilbao a Portugalete, fue pareja a un elevado índice población. El comienzo de este desarrollo urbano tuvo lugar a finales del siglo pasado, y se consolidó en las dos primeras décadas del siglo XX. Los municipios afectados por estas líneas terminaron por conformar una conurbación, que contaba con las tasas de crecimiento demográfico más elevadas de toda España. Entre 1877-1930 su tasa anual de crecimiento fue del 3,05 %, pasando de una población de 60.906 a 299.940 habitantes entre dichos años.

C.7.- Población de los municipios atravesados por la línea de Bilbao a Portugalete. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Bilbao	102.845	117.079	146.019	179.570	100	113,84	141,98	174,60
Baracaldo	15.013	19.249	26.906	34.209	100	128,22	179,22	227,86
Portugalete	5.182	5.663	7.629	10.169	100	109,28	147,22	196,24
Sestao	10.833	11.820	15.579	18.335	100	109,11	143,81	169,25
Santurce		3.370	4.646	8.074		100,00	137,86	239,58
<i>Total</i>	133.873	157.181	200.779	250.357	100	117,41	149,98	187,01

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

Las líneas ferroviarias que enlazaban las distintas provincias vascas y estas con las provincias limítrofes, estaban construidas en vía estrecha¹⁸⁹. Desde Bilbao, un primer conjunto de líneas se dirigía por el Valle del Ibaizabal hacia San Sebastián y la frontera con Francia, un segundo grupo lo hacía en dirección oeste, para adentrarse en la provincia de Cantabria con destino a Santander, y en la de Burgos con destino a León.

El conjunto de líneas que desde Bilbao se dirigían hacia el este hasta enlazar la provincia de Vizcaya con Guipúzcoa, y su extensión hacia Navarra y Alava, constituyeron una de las redes ferroviarias de vía estrecha más completas de Europa.

damentalmente a construcciones de tipo industrial, justo en el momento del tirón constructivo de factorías industriales en Vizcaya.

¹⁸⁹ Las líneas de carácter interno que partían de Bilbao en dirección a Santander, formaban parte de un conjunto de líneas construidas en vía estrecha y que se circunscribían a la comisa Cantábrica, desde Bilbao hasta Oviedo. Desde la construcción del *Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa* se constituyó una red ferroviaria de ancho viario métrico que permitía la explotación de un servicio ferroviario directo desde Hendaya hasta Oviedo. De este conjunto de líneas, nuestro estudio tan solo engloba aquellas que se desarrollan a lo largo de las provincias de Guipúzcoa y de Vizcaya.

El primer tramo de desarrollo de estas líneas lo configuraba el valle del Ibaizabal, comprendiendo por una parte los términos de Galdácano, Lemoña, Amorebieta y Durango, y, de otro lado, el valle de Achondo y Elorrio. De esta zona, se daba paso al área comprendida por el Deba Medio y por el Alto Urola, en la que se englobaban los términos de Eibar, Placencia, Elgoibar y Zumárraga. A partir de la zona del Deba y por toda la costa guipuzcoana, se llegaba hasta San Sebastián, atravesando Zumaya y Zarauz, y por último, se recorría la zona de Pasajes, Rentería e Irún, hasta llegar a la frontera francesa.

Las líneas que desde Bilbao se dirigían a la frontera francesa recorrían zonas de distinta intensidad industrial y demográfica. Había puntos de importe asentamiento industrial, como los valles del Ibaizabal y del Deba, el alto Urola y la zona de San Sebastián-Pasajes. A estos se suman zonas que contaban con actividades de corte tradicional, como el valle Achondo y las entidades costeras guipuzcoanas desde Deba hasta Zarauz.

En la vega del Ibaizabal había un importante asentamiento industrial. Destacaban pequeños y medianos talleres que producían herramientas y tornillería. El ferrocarril permitía a esta industria el abastecimiento de materias primas y colocar los productos elaborados en diferentes mercados. El desarrollo de otros sectores industriales también fue parejo al tirón de la demanda de la industria bilbaína, al igual que el de la oferta del transporte ferroviario, tal y como era el caso de la producción de explosivos o pulimentos. Otro tipo de producciones, como los curtidos o alpargatería estaban más vinculados con su producción tradicional destinada al mercado comarcal.

En cuanto al valle de Achondo y Elorrio, sin la existencia de una industria tradicional, y con un ramal ferroviario construido para dar salida a la irregular producción de mineral de hierro de Arrazola ¹⁹⁰, no se potenció el desarrollo industrial de la zona, pero sí se produjo un fenómeno de especialización agropecuaria con destino a los nuevos mercados.

La línea se adentraba después en la zona comprendida por el Deva medio y por el alto Urola. El Deva contaba con un área industrial regida por Eibar, caracterizada por su especialización armera, cuya influencia se proyectaba hacia Plasencia y Elgoibar ¹⁹¹. Esta producción encontró en el

¹⁹⁰ Este ramal fue construido con la expectativa de su prolongación hasta Mondragón o Vergara.

¹⁹¹ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo IV. Págs. 1.015-1.032. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Guipúzcoa*. Vol. II págs. 321-340. En estos Plasencia y Elgoibar, la especialización metalúrgica se centró en la fundición de metales y en la construcción de piezas de armas y otros elementos para su montaje, que luego serían enviados a Eibar. Como consecuencia de la crisis en la fabricación de armas que tuvo lugar al finalizar la Guerra Europea, esta industria se vio reorientada hacia nuevos campos productivos, en especial la construcción de maquinaria. Las primeras empresas que abordaron la reorientación de sus producciones fueron la Sociedad de Construcciones Metálicas Alfa y la Sociedad Orbea.

ferrocarril, combinado con el transporte de cabotaje a través del puerto de Deba, el elemento necesario para abastecerse de las materias primas y la oferta de transporte indispensable para colocar sus artículos en los mercados nacionales e internacionales.

C.8.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Bilbao a San Sebastián. Años 1900-1907 y 1915

SECTORES	Galdácano		Lemona		Amorebieta		Durango		Eibar	Placencia	Elgoibar	Deva	Zumaya	Zarauz
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1915	1915	1915	1915	1915	1915
Alimentación								2	2		1	1		
Electricidad														
Material de construcción									1	1			2	7
Metalurgia		2		2	5	4	3	8	7	15	9		4	
Papelera		1												
Química	1	1												
Textil		1		1			3				3	2		2
Otros sectores								1						3
<i>Total</i>	1	5		3	5	4	6	11	10	16	13	3	6	12

SECTORES	San Sebastián	Basauri		Zumárraga	V. de Achondo		Elorrio		TOTALES			
		1915	1900	1907	1915	1900	1907	1900	1907	Vizcaya		Guipuzcoa
			1900	1907						1900	1907	1915
Alimentación	16	1	1	1						1	3	21
Electricidad	2											2
Material de construcción	26			2								39
Metalurgia	15	1	1	4						9	17	54
Papelera	2										1	2
Química	7									1	1	7
Textil	10									3	2	17
Otros sectores	32			5							1	40
<i>Total</i>	110	2	2	12						14	25	182

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907; Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

Por su parte, Vergara y Zumárraga, estaban en salida de la producción industrial del Deva¹⁹². En buena medida, esta situación geográfica deter-

¹⁹² Este ramal enlazaba la cuenca del Deba medio con la cuenca del Urola, y con la línea general de los ferrocarriles españoles. En su trayecto, el ramal de Malzaga-Zumárraga atravesaba una zona de confluencia de tres de los valles Guipuzcoanos más importantes, el valle del Deba, el del Urola y el del Oria. Al mismo tiempo, servía de punto de contacto entre el

minó las actividades industriales de Vergara y de Zumarraga. Zumárraga, eje de comunicaciones, tuvo una actividad industrial vinculada a la oferta del transporte ferroviari. La especialización industrial de Vergara, centrada en la metalurgia, era un reflejo del desarrollo industrial del valle del Deba.

En conjunto, las áreas afectadas por las líneas ferroviarias que desde Durango se dirigían hasta Elgoibar y Zumárraga se caracterizaban por el predominio de una metalurgia especializada en producciones de escaso volumen por pieza elaborada (armas, máquinas herramienta).

C.9.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de San Sebastián a la Frontera francesa. Año 1915

SECTORES	Pasajes	Rentería	Irún	Totales
Alimentación		5	1	6
Electricidad		1	1	2
Material de construcción		3	9	12
Metalurgia	7	6	3	16
Papelera		1		1
Química	2	1	1	4
Textil		7	1	8
Otros sectores	1	3		4
<i>Total</i>	10	27	16	53

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

La zona costera guipuzcoana recorrida por el eje ferroviario Bilbao-Irún, desde Elgoibar hasta San Sebastián, era el área con menor desarrollo industrial. Sus actividades económicas se centraban básicamente en las tradicionales dedicadas a la pesca, comercio de cabotaje y explotación agropecuaria. Las escasas industrias existentes estaban vinculadas al sector pesquero. Así, por ejemplo, las fábricas asentadas en Deva y Zumaya se dedicaban a la elaboración de aparejos y de barcos de pesca ¹⁹³.

curso alto y medio del valle del Deba. El análisis de la situación demográfica e industrial de Vergara será realizado en el apartado correspondiente al área de influencia del Ferrocarril Vasco-Navarro, por estar más vinculado el proceso de industrialización de este municipio con el desarrollo de la zona de alto Deba, que cuenta en Mondragón su centro rector.

¹⁹³ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo IV. Págs. 663-679, 845-851, 888-895. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Guipúzcoa*. Vol. II págs. 303-320; vol. IV, 77-130, 311-338, 357-374. En las estadísticas consultadas para la elaboración del presente trabajo no se hace constancia de la presencia de una industria alimenticia de salazón y conservas de pescado, ampliamente desarrollada en la zona. La explicación a esta omi-

Tan sólo en dos aspectos se podría reseñar la decisiva influencia del ferrocarril en el crecimiento económico de este área. Primero, la combinación del tráfico marítimo con el ferroviario que tuvo lugar en los puertos de Deba y de Zumaya, dedicados a dar salida a la producción cementera y maderera de la zona. Y, en segundo lugar, la utilización del ferrocarril como medio de transporte con destino a la zona de veraneo y esparcimiento comprendida entre San Sebastián y Zarauz ¹⁹⁴.

Mención aparte merecen las actividades económicas desarrolladas en San Sebastián. No se convirtió en un enclave industrial de primer orden, sino que sus funciones económicas se limitaron básicamente al área de los servicios, en especial al sector turístico ¹⁹⁵.

La actividad industrial se centraba en pequeños o medianos negocios entre los que predominaba la elaboración de productos alimenticios (pastas, chocolates y conservas) y de bebidas (sidra, cerveza y gaseosa), cuya producción era distribuida por toda la provincia a través del transporte ferroviario ¹⁹⁶. El resto de los sectores productivos presentes en esta ciudad, estaban dirigidos hacia la demanda urbana ¹⁹⁷. A este conjunto de industrias se añadían, en menor número, una serie de empresas que se abastecían de materias primas a través del puerto, que al mismo tiempo, les permitía la salida de su producción (textil, metalurgia, química y elaboración de cementsos).

En definitiva, las líneas de Bilbao-Malzaga-San Sebastián, y San Sebastián-Frontera francesa, incluido el ramal de Pasajes, atravesaban zonas de muy diferente desarrollo industrial, pero que ofrecían unas bases económicas que fueron favorecidas por el ferrocarril siempre en función de las pautas marcadas por los centros rectores de la economía regional y provincial, sin olvidarnos del papel jugado por el turismo veraniego como moderno sector económico.

El máximo crecimiento demográfico de la zona recorrida por las líneas de vía estrecha que unían Bilbao la frontera francesa, se dio precisamente

sión se debe al carácter familiar y artesanal de este tipo de producción, más especializada en Motrico y en Guetaria, donde sí que queda reseñada en las fuentes utilizadas.

¹⁹⁴ El seguimiento del tráfico ferroviario de viajeros de esta zona demostraba una clara estacionalidad, en el que destacaba el incremento del número de viajeros en la época estival. Esta movilidad tan solo podía ser ofrecida por un medio de transporte como el ferrocarril.

¹⁹⁵ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo IV. Págs. 663-679. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Guipúzcoa*. Vol. II págs. 303-320; vol. IV, págs. 77-130.

¹⁹⁶ Es importante reseñar el fuerte incremento constatado de la producción de bebidas, en especial de la sidra, a comienzo de los años veinte, consecuencia directa de los nuevos hábitos de esparcimiento de los habitantes del entorno urbano de San Sebastián.

¹⁹⁷ La demanda de la construcción estaba atendida por la presencia de fábricas dedicadas a la elaboración de productos cerámicos, pinturas y muebles, y por talleres mecánicos que daban salida a la demanda de utensilios domésticos. Al mismo tiempo, otros sectores daban salida a aquellos productos necesarios para el consumo humano de la zona, en especial de ropas, calzados y paraguas.

en aquellos puntos de mayor concentración industrial (bajo y medio Ibaizabal, Deba medio y área de Pasajes-Rentería), turística y también en los municipios en los que estas líneas enlazaban con la red general de los ferrocarriles españoles (Basauri y Zumárraga). Así mismo, las áreas con un menor incremento de población fueron las que contaron con un menor desarrollo industrial, es decir al área costera guipuzcoana hasta Zarauz, el valle de Achondo y Elorrio. Por lo tanto, el comportamiento demográfico de esta zona estaba estrechamente vinculado con su desarrollo industrial.

C.10.- Población de los municipios atravesados por la línea de Bilbao a San Sebastián y prolongaciones. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Bilbao	102.845	117.079	146.019	179.570	100	113,84	141,98	174,60
Galdácano	2.825	3.981	4.886	6.709	100	140,92	172,96	237,49
Lemona	957	1.137	1.381	1.785	100	118,81	144,31	186,52
Amorebieta-Echano	4.660	4.895	5.084	5.971	100	105,04	109,10	128,13
Durango	5.884	6.809	7.508	8.572	100	115,72	127,60	145,68
Eibar	6.583	10.121	11.888	12.874	100	153,74	180,59	195,56
Placencia(Málzaga)	2.108	2.330	2.624	3.007	100	110,53	124,48	142,65
Elgoibar	4.317	4.596	4.863	5.239	100	106,46	112,65	121,36
Deva	2.968	3.161	3.476	3.394	100	106,50	117,12	114,35
Zumaya	2.404	2.668	2.900	3.144	100	110,98	120,63	130,78
Zarauz	2.838	3.150	3.579	4.786	100	110,99	126,11	168,64
San Sebastián	41.200	53.090	67.281	85.554	100	128,86	163,30	207,66
Basauri (Dos Caminos)	2.056	3.539	5.199	9.444	100	172,13	252,87	459,34
Zumárraga	2.034	1.942	2.086	2.480	100	95,48	102,56	121,93
Valle de Achondo	1.035	1.287	1.293	1.148	100	124,35	124,93	110,92
Elorrio	2.776	2.854	3.014	3.004	100	102,81	108,57	108,21
Total	187.490	222.639	273.081	336.681	100	118,75	145,65	179,57

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

C.11.- Población de los municipios atravesados por la línea de San Sebastián a la Frontera francesa. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
San Sebastián	41.200	53.090	67.281	85.554	100	128,86	163,30	207,66
Pasajes	2.856	3.571	4.772	7.519	100	125,04	167,09	263,27
Rentería	4.081	5.527	6.956	8.973	100	135,43	170,45	219,87
Irún	9.912	12.120	14.161	17.670	100	122,28	142,87	178,27
Total	58.049	74.308	93.170	119.716	100	128,01	160,50	206,23

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

La conexión de las capitales del País Vasco y Navarra: los ferrocarriles del Plazaola y el Vasco-Navarro

Realizado el enlace ferroviario entre Bilbao y San Sebastián, se dio paso a una segunda etapa constructiva, en la que esta inicial estructura ferroviaria de vía estrecha fue ampliada hasta las capitales de Alava y de Navarra.

C.12.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Pamplona a Lasarte. Año 1915

SECTORES	Hernani	Urneta	Totales
Alimentación	2	1	3
Electricidad	3		3
Material de construcción	5	3	8
Metalurgia	1		1
Papelera	1		1
Química	2	1	3
Textil	2	1	3
Otros sectores	1		1
<i>Total</i>	17	6	23

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

C.13.- Población de los municipios atravesados por la línea de Pamplona a Lasarte. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Urneta	2.084	2.192	2.097	2.339	100	105,18	100,62	112,24
Hernani	3.672	4.326	5.405	6.282	100	117,81	147,19	171,08
<i>Total</i>	5.756	6.518	7.502	8.621	100	113,24	130,33	149,77

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

Desde el punto de vista de las actividades industriales, debemos recordar que la línea de Andoain a Plazaola fue proyectada con el objetivo de dar salida a la producción de materias primas del valle de Leizaran (madera y mineral de hierro), a través de Andoain (enlace con la red de vía ancha) y Lasarte (enlace con la red de vía estrecha) hacia diferentes mercados. La naturaleza de este ferrocarril como abastecedor de materias pri-

mas se pone de relieve al comprobar que con excepción de Andoaín, en los municipios afectados (Urnieta y Usurbil), no se registra la presencia de industrias hasta la ampliación de la línea Andoaín-Plazaola hasta Lasarte.

En el conjunto de las poblaciones reseñadas se dio un dominio de los sectores dedicados a la producción de materiales de construcción, al que le seguían parejos los sectores papelerero y textil. Hubo también alguna instalación metalúrgica, consecuencia de las explotaciones mineras cercanas.

En cuanto a la evolución de la población en los puntos recorridos por el Ferrocarril del Plazaola, el incremento fue proporcional a la actividad industrial de las zonas estudiadas. Mientras que la población de Hernani se duplicaba, en Andoaín y en Urnieta se registraban leves crecimientos, manteniéndose la población estable.

Por lo tanto, el mayor crecimiento industrial y demográfico se dio en aquellas poblaciones en las que el Ferrocarril del Plazaola enlazaba con los otros ferrocarriles ¹⁹⁸. Por último, a pesar de la ampliación de la red ferroviaria vasca de un metro hasta Pamplona, el tráfico generado por la capital navarra fue muy reducido. Así, la línea del Plazaola y sus ampliaciones, constituyeron un ferrocarril dedicado al abastecimiento de materias primas de la industria guipuzcoana, con escasa o nula incidencia en el desarrollo industrial de la zona que recorría.

El Ferrocarril Vasco-Navarro quedó inaugurado en su totalidad en 1927. De este modo, las comarcas del Alto y Medio Deva quedaban enlazadas por ferrocarril. Puntos que habían jugado un papel importante en las rutas comerciales tradicionales y que contaban con un marcado desarrollo industrial en la década de los veinte (Oñate, Mondragón y Vergara), se veían incluidos en el circuito ferroviario ¹⁹⁹. Por su parte, la línea Vitoria-Estella, recorría una zona eminentemente agrícola. Al no ampliarse hasta Pamplona, y dada su construcción en vía estrecha, su tráfico se limitaba, prácticamente, al transporte de los productos de la merindad de Estella hacia Vitoria para su posterior distribución hacia otros mercados ²⁰⁰.

¹⁹⁸ Ormaechea, Angel M.^a. *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Págs. 564-569. A pesar del tráfico desarrollado con Pamplona. Se trataba de un tráfico de viajeros de larga distancia, de terminal a terminal, sin que se generase un tráfico de cercanías, recogido por otras líneas que recorrían esta zona, como el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani. Por otra parte, las expectativas creadas sobre la explotación del mineral apenas si se vieron cubiertas, y muy por debajo de las cifras fijadas en el proyecto. Las posibilidades que si se cubrieron, fueron las de explotación maderera de Leizaran, y cuyo destino, indudablemente, eran las fábricas papeleras asentadas en la zona del Oria.

¹⁹⁹ Con la construcción de las líneas que enlazaban Bilbao con San Sebastián, Vergara se vio inscrita en la red de ferrocarriles vascos, aunque desde el punto de vista económico, seguía vinculada con la tradición industrial de la zona regida por Mondragón (cerrajería y textiles).

²⁰⁰ La puesta en explotación de la línea de Vitoria a Estella coincidió con el auge del cultivo de la remolacha en la merindad de Estella, que era transportada por este ferrocarril hacia la azucarera situada en Vitoria.

Desde el punto de vista industrial, la zona del Alto Deva se caracterizaba por la importancia de dos sectores: la metalurgia (cerrajería y herramientas) y el textil algodonero. Esta actividad industrial, concentrada en torno a Mondragón y Vergara, ya estaba presente con anterioridad a que la línea ferroviaria llegase hasta Vergara.

El sector metalúrgico estaba monopolizado por *La Unión Cerrajera* ²⁰¹, plenamente consolidada antes de la construcción del ferrocarril. Eso sí, con la inauguración de la línea eliminó las limitaciones para su expansión en las fábricas de Arechabaleta y Mondragón. Ha de citarse, además, la especialización de Oñate en la producción de herramientas destinadas para la agricultura ²⁰².

Otro sector productivo importante era el textil, y su principal característica era su especialización en la elaboración de hilados y tejidos de algodón. A la cabeza se situaba Vergara, que contaba con la presencia de la empresa más importante de este sector, *La Algodonera de San Antonio*, tanto por volumen de producción como por mano de obra empleada ²⁰³.

C.14.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Vitoria a Estella y Micolalde. Año 1915

SECTORES	Escoriaza	Arechabaleta	Mondragón	Vergara	Totales
Alimentación			1	1	2
Electricidad					
Material de construcción			1	2	3
Metalurgia			2	3	5
Papelera					
Química				3	3
Textil				5	5
Otros sectores				3	3
<i>Total</i>			4	17	21

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

²⁰¹ Esta empresa era la propietaria de todas la fábricas instaladas en esta zona y que desarrollan todo el proceso productivo, desde la elaboración del hierro (altos hornos situados en Vergara), hasta su transformación en las fábricas de Arechabaleta y Mondragón.

²⁰² De las cuatro fábricas metalúrgicas documentadas tanto en 1915 como en 1920, tres de ellas se dedicaban a este tipo de producción. Es sintomático que en el periodo que recogen las estadísticas industriales analizadas, la actividad industrial se mantuvo estable, más aún teniendo en cuenta que la línea de Oñate a San Prudencio no se inauguró hasta 1926.

²⁰³ Vinculado con este sector, se encontraba la fabricación de tintes y estampados. Este tipo de industria quedaba reseñado además de en Vergara, en Arechabaleta y en Mondragón, con empresas dedicadas a la obtención de colores para el tratado de las hilaturas y telas vergaresas.

C.15.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por el ramal de Oñate a San Prudencio. Año 1915

SECTORES	1915
Alimentación	
Electricidad	
Material de construcción	3
Metalurgia	4
Papelera	
Química	1
Textil	1
Otros sectores	2
<i>Total</i>	11

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

C.16.- Población de los municipios atravesados por la línea de Vitoria a Estella y Micolalde, desde Alsasua. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Vitoria	32.366	34.653	36.640	42.116	100	107,07	113,21	130,12
Villarreal de Alava	1.436	1.443	1.258	1.217	100	100,49	87,60	84,75
Escoriaza	1.901	1.899	1.929	2.123	100	99,89	101,47	111,68
Arechavaleta	1.860	1.724	1.831	2.271	100	92,69	98,44	122,10
Mondragón	3.713	4.706	5.915	7.720	100	126,74	159,31	207,92
Vergara	6.196	6.761	7.345	9.307	100	109,12	118,54	150,21
<i>Total</i>	47.472	51.186	54.918	64.754	100	107,82	115,69	136,40

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

En el movimiento demográfico de la zona recorrida por las líneas Vitoria-Micolalde y Oñate-San Prudencio, se observan dos comportamientos diferentes, vinculados con el desarrollo industrial de los distintos municipios. El crecimiento demográfico era prácticamente nulo, incluso con una pérdida de población constante, en aquellos términos al margen del crecimiento industrial, tales como Villarreal de Alava y Escoriaza. Mientras, los mayores incrementos demográficos se concentraban en Vergara y, sobre todo, en Mondragón²⁰⁴. El ferrocarril no hizo más que potenciar la

²⁰⁴ En este punto, la población se duplicó en el periodo de nuestro estudio, en particular a partir de 1920. Sin embargo, en Vergara, el crecimiento se mantuvo bajo, en torno al 18 por ciento en las dos primeras décadas, hasta que se disparó en 1920.

dinámica creada por los sectores industriales tradicionales que mantenían unas posibilidades de desarrollo.

C.17.- Población de los municipios atravesados por el ramal de Oñate a San Prudencio. Años 1900-1930

MUNICIPIO	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Oñate	5.975	6.149	6.236	6.662	100	102,91	104,37	111,50

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

Líneas de conexión con las provincias de Cantabria y de León

Bilbao era también el punto de partida y la terminal de un segundo bloque de líneas ferroviarias de vía estrecha que se dirigían por el oeste de la provincia en dirección Santander o León. Los Ferrocarriles de Bilbao a Santander y el de La Robla tenían como denominador común que recorrían el valle del Cadagua hasta Valmaseda en un trazado casi paralelo. Cada línea se especializó en distintos tipos de transporte. Mientras que el ferrocarril de la Robla transportaba mercancías, sobre todo carbón, y viajeros a larga distancia, el de Santander se convirtió en un tren de cercanías para las Encartraciones, pero también en un ferrocarril minero que penetraba a través del nudo ferroviario de Traslavina hacia Sopuerta, Galdames y Castro-Urdiales. Ambos conformaban la infraestructura ferroviaria de esta comarca.

C.18.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Santander a Bilbao. Año 1900-1907

SECTORES	Baracaldo		Güeñes		Zalla		Arcentales		Trucios		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación			1								1	
Electricidad			2								2	
Material de construcción		2										2
Metalurgia	1	2									1	2
Papelera					1	1					1	1
Química												
Textil	1	1		1							1	2
Otros sectores												
<i>Total</i>	2	5	3	1	1	1					6	7

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

Esta zona había sido punto de paso obligado del comercio tradicional entre la montaña cántabra y la meseta castellana con destino a Bilbao. Como consecuencia de estas actividades comerciales, tuvo lugar un desarrollo económico del valle, que se vio paralizado al construirse la línea Tudela-Bilbao. La industria tradicional de la zona (sector maderero, alimentación y alguna ferrería) se vio reducida a una mínima expresión, y hubo que esperar a fines del siglo XIX para que con la construcción del ferrocarril que recorría el valle del Cadagua surgieran nuevos sectores industriales (metalurgia y papel) ²⁰⁵.

Las líneas que unían constituían un complejo entramado que recorría áreas que desde el punto de vista económico difícilmente eran complementarias entre sí. Hemos centrado nuestro estudio en el área directamente afectada por las líneas de Zorroza a Valmaseda y de Zalla a Solares ²⁰⁶. La dicotomía de las actividades económicas entre la montaña y el valle era manifiesta. Mientras que en los municipios de la montaña (Arcentales, Trucios y Carranza) las actividades económicas se basaban en explotaciones agropecuarias y de materias primas ²⁰⁷, en el valle del Cadagua la industria contaban con una importante diversificación.

De este modo, en el Cadagua a la explotación de algunos yacimientos, se añadían actividades industriales tanto de corte tradicional como nuevas producciones. Así, por ejemplo, en Valmaseda, Zalla y Güeñes, de unas actividades tradicionales (sector alimenticio, maderero y metalúrgico no férreo) se dio paso a finales del siglo XIX, a nuevos sectores industriales, en particular el papelero ²⁰⁸ y textil.

²⁰⁵ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 900-908, 912-914, 919-932, 944-948, 987-990. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. II. Págs. 67-74, 213-220, 368-375, vol. III. Págs. 305-308, 319-330, 363-369. Serrano, Susana: «El valle del Cadagua: un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaína», tesis doctoral, Universidad del País Vasco, 1993.

²⁰⁶ De este análisis hemos excluido Valmaseda, por entender que sus actividades estaban más vinculadas con el desarrollo del Ferrocarril de la Robla que con la explotación de las líneas que enlazaban Santander con Bilbao, ya que su situación en la zona alta del valle del Cadagua, le confería unas características peculiares.

²⁰⁷ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 912-914, 919-932, 987-988. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. II. Págs. 67-74, 213-220, vol. III. Págs. 305-308. En Trucios y Carranza, la explotación maderera de los montes cercanos, y de las canteras y pequeños yacimientos de plomo y zinc, eran las únicas actividades no agropecuarias. Estas últimas se especializaron en la producción de leche, carnes, hortalizas y frutas para consumo del valle. En cuanto a Arcentales, la explotación de las minas de hierro y cobre de Castro Aleri, se compaginaba con las explotaciones forestales y de las canteras de arcillas situadas en dicho término. Estas actividades también se alternaban con cultivos hortícolas, y con la producción agropecuaria destinada a los mercados urbanos de la zona.

²⁰⁸ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 900-908, 944-948. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol.

En la evolución demográfica, la dicotomía montaña-valle estaba presente. Mientras que en Arcentales y Trucios, la población decreció, en Güeñes y en Zalla llegó a duplicarse, siguiendo el impulso demográfico marcado por el Bajo Nervión. Caso sintomático fue el de Güeñes, donde, a falta de espacio donde desarrollarse la industria, se produjo un fuerte desarrollo urbano a raíz del asentamiento de los obreros que trabajaban en las fábricas de la ría, tras la saturación del espacio urbanizable de estas zonas²⁰⁹. Lo mismo, pero matizado con la presencia de la *Papelera*, sucedió en Zalla.

C.19.- Población de los municipios atravesados por la línea de Santander a Bilbao. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Bilbao	102.845	117.079	146.019	179.570	100	113,84	141,98	174,60
Baracaldo	15.013	19.249	26.906	34.209	100	128,22	179,22	227,86
Güeñes	2.318	2.659	3.440	4.198	100	114,71	148,40	181,10
Zalla	2.194	2.842	3.453	3.733	100	129,54	157,38	170,15
Arcentales	1.145	1.543	1.462	1.230	100	134,76	127,69	107,42
Trucios	969	996	1.038	942	100	102,79	107,12	97,21
<i>Total</i>	124.484	144.368	182.318	223.882	100	115,97	146,46	179,85

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

El principal objetivo del Ferrocarril de La Robla era el de abastecer la siderurgia vizcaína del carbón proveniente de la cuenca palentino-leonesa,

II. Págs. 368-375, vol. III. Págs. 319-330. Güeñes contaba con una situación privilegiada dentro del valle del Cadagua, como consecuencia de su cercanía y buenas comunicaciones con Bilbao y a Valmaseda, aunque lo abrupto de su terreno dificultaba la instalación de industrias. La explotación de los yacimientos de hierro de Zaramillo junto a Baracaldo, era complementada por actividades industriales tradicionales: la elaboración de productos alimenticios y textiles (la fabricación de harinas y derivados tuvo su origen en la transformación del trigo que provenía de la meseta con destino a Bilbao, mientras que la actividad textil era consecuencia del aprovechamiento de los ríos). Así pues, en Güeñes quedaban reseñas a principio de siglo una fábrica de pastas de sopa, y otra dedicada de tejidos de yute para sacos. Por último, en Zalla, término donde confluían las líneas de Bilbao a Santander y las de La Robla, las actividades rurales habían sido las dominantes hasta la instalación de la Papelera. Esta papelera era la mayor de Vizcaya, y para su ubicación se tuvo en cuenta la proximidad de Zalla con Bilbao y la conexión con los mercados nacionales a través de la línea de Bilbao-Portugalete.

²⁰⁹ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 912-914, 944-948, 987-988, 988-990. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. II. Págs. 67-74, vol. III. Págs. 305-308, 363-369.

y evitar los problemas generados por la dependencia de carbón importado. Nos encontramos así ante un ferrocarril minero de vía estrecha, de largo recorrido, con limitados accesos a la red general de ferrocarriles españoles de vía ancha y con parte del trayecto paralelo al del ferrocarril que se dirigía hacia Santander. De ahí que por sí mismo apenas influyera en la economía del Cadagua, fundamentalmente abastecida, desde el punto de vista ferroviario, por la línea Bilbao-Santander. Mención aparte merece la localidad de Valmaseda, término del primer Ferrocarril del Cadagua y estación de paso para la vía de la Robla. ¿De qué modo influyó este tipo de transporte en la zona del Cadagua? Tradicionalmente había sido un punto de encuentro entre las mercancías que provenientes de Santander y Castilla se dirigían hacia Bilbao. Sin embargo, las dificultades para su conexión con la zona occidental de las Encartaciones y con el Bajo Nervión, hicieron pervivir sectores industriales tradicionales (sector maderero, alimenticio y metalúrgico no férreo)²¹⁰. Con la construcción del ferrocarril de la Robla, este panorama industrial no sufrió grandes cambios.

C.20.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de La Robla. Año 1900-1907

SECTORES	Zalla		Valmaseda		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación			2	1	2	1
Electricidad						
Material de construcción				2		2
Metalurgia				1		1
Papelera	1	1	1	1	2	2
Química						
Textil				1		1
Otros sectores				1		1
<i>Total</i>	1	1	3	7	4	8

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

Por lo tanto, el ferrocarril supuso la revitalización de las actividades económicas de Valmaseda, manteniendo aquellos sectores industriales tradicionales y favoreciendo la creación de otros sectores que nada tenían que ver con los que marcaron el desarrollo industrial del Bajo Nervión. Así por

²¹⁰ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 944-948, 988-990. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. II. Págs. 368-375, vol. III. Págs. 363-369.

ejemplo, la industria de metales no férricos asentada en Valmaseda, se abastecía de los minerales de plomo y de estaño que necesitaba a través del Ferrocarril de La Robla, provenientes de los yacimientos cercanos a esta línea enclavados en las provincias de Burgos y de León.

C.21.- Población de los municipios atravesados por la línea de La Robla. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Zalla	2.194	2.842	3.453	3.733	100	129,54	157,38	170,15
Valmaseda	3.226	3.528	3.486	4.215	100	109,36	108,06	130,66
<i>Total</i>	5.420	6.370	6.939	7.948	100	117,53	128,03	146,64

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

En cuanto al desarrollo demográfico de la zona de Valmaseda, se observa un crecimiento sostenido y más tardío que el ocurrido en los municipios del Bajo Cadagua (Güeñes y Zalla). Este crecimiento estaba sustentado básicamente por las actividades económicas de Valmaseda, aunque, también, en este municipio residía buena parte de la mano de obra de la Papelera de Zalla, que utilizaba el ferrocarril para su traslado diario.

En resumen, la construcción de la línea de La Robla, supuso, por una parte, una revitalización económica para Valmaseda, y en conjunción con la línea del Cadagua, favoreció el mantenimiento de la industria tradicional que había pervivido gracias a la utilización de las materias primas del entorno (madera, cobre, papel). Al mismo tiempo, con la llegada de nuevas materias primas permitió la creación de sectores (metales no férricos) no vinculados con los motores del desarrollo industrial vizcaíno, a la vez que se potenciaba en algunas localidades el asentamiento urbano de una población obrera y estudiantil que iba a trabajar y estudiar a la ría en un viaje diario de ida y vuelta.

Líneas de interés comarcal

A medida que se organizaban las líneas de carácter general del País Vasco, se iban enlazando éstas con diferentes comarcas mediante construcciones de ancho de un metro. El objetivo fundamental de estas líneas era el de acercar las comarcas que habían quedado relegadas de las cons-

trucciones ferroviarias hacia los ejes rectores de la economía y servicios regionales.

La característica fundamental de las líneas comarcales construidas en Vizcaya es que, o bien contaban con su terminal en Bilbao, o bien enlazaban con otras líneas que tenían su terminal en esta villa ²¹¹. Según las funciones que cumplían estas líneas, podemos dividir las líneas de carácter mixto, que compaginaban funciones industriales y agropecuarias (líneas Bilbao-Plencia y Amorebieta-Pedernales), y líneas de carácter netamente agrario (líneas Bilbao-Lezama y Luchana-Munguía).

C.22.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Amorebieta a Guernica y Pedernales. Año 1900-1907

SECTORES	Amorebieta		Múgica		Guernica		Busturia		Pedernales		Mundaca		Bermeo		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación									2		1		6	9	9	9
Electricidad					2	1									2	1
Material de construcción							2								2	
Metalurgia	5	4				1									5	5
Papelera																
Química																
Textil																
Otros sectores																
<i>Total</i>	5				2		2		2		1		6		18	15

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

La línea Amorebieta-Guernica recorría la comarca de Guernica-Bermeo ²¹², caracterizada tradicionalmente por una dualidad en sus actividades económicas (agropecuarias, pesqueras e industriales), cuyas producciones eran destinadas a los mercados provinciales ²¹³. Desde el punto de vista

²¹¹ De este modo, las líneas de Bilbao-Lezama y Bilbao-Plencia tenían en Bilbao la cabecera de su tráfico, mientras que la línea Amorebieta-Pedernales, partía de la línea de Bilbao-Durango, y la de Luchana-Munguía de la de Bilbao-Plencia. Por lo tanto, Bilbao se constituía en el punto de proyección de las líneas comarcales vizcaínas.

²¹² La prolongación de la línea hacia Bermeo tuvo lugar en 1955.

²¹³ Alzola, Pablo. *Memoria del Proyecto del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Luno*. Bilbao, 1884, págs. 4-17. Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 747-771, 776-792, 793, 848, 833-839. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. II. Págs. 133-145, 209-212, vol. III. Págs. 17-37, 149-162, 225-228. El ganado de esta comarca era consumido en Bilbao, y utilizado en la zona minera para el acarreo de los minerales. A su vez, el mineral de las minas de Rigotia y el carbón vegetal obtenido en los montes de la zona se empleaban, entre otras, en las siderúrgicas de Galdácano, Astape y Bolueta.

económico, la zona recorrida por esta línea Amorebieta-Guernica-Pedernales, puede ser dividida en tres zonas: una primera centrada en la producción metalúrgica (Amorebieta, Guernica), una segunda dedicada a las actividades pesqueras y su transformación (Pedernales, Mundaca, Bermeo), y una tercera con una dedicación netamente agropecuaria (Múgica, Busturia).

C.22.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Amorebieta a Guernica y Pedernales. Año 1900-1907

SECTORES	Amorebieta		Múgica		Guernica		Busturia		Pedernales		Mundaca		Bermeo		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación									2		1		6	9	9	9
Electricidad					2	1									2	1
Material de construcción							2								2	
Metalurgia	5	4				1									5	5
Papelera																
Química																
Textil																
Otros sectores																
<i>Total</i>	5				2		2		2		1		6		18	15

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

En primer lugar, la actividad metalúrgica se basaba en un tipo de empresa de pequeñas dimensiones²¹⁴. En cuanto a la actividad pesquera y su transformación industrial (salazón, escabeche y conserva del pescado), estaba asentada en Pedernales, Mundaca y sobre todo en Bermeo²¹⁵. Por último, los términos dedicados a unas actividades netamente agropecuarias eran Múgica y Busturia, y sus actividades se centraban en la agricultura

²¹⁴ Carreras Candi, Francisco: *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 747-771. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. III. Págs. 17-37. En Guernica, este sector metalúrgico no se registraba en las estadísticas hasta 1907, aunque se tiene constancia de la presencia de ferrierías desde antiguo en la zona. Además de la fabricación de sierras, armas y la fundición de hierro, se reseñaba también la elaboración de materiales de construcción. En un principio, la producción metalúrgica estuvo vinculada a la demanda del mercado comarcal. Con la instalación de la fábrica de armas *Astra*, este panorama varió, no solo por el tipo de producción, que hasta ese momento se había centrado en el Deba Medio, sino también por los mercados a los que debía de ser dirigida.

²¹⁵ Hay que indicar, que debido a la naturaleza del sector pesquero, constituido fundamentalmente por empresas de carácter familiar y de pequeño o mediano volumen de facturación, muchas de ellas no quedaron reseñadas en las fuentes las estadísticas industriales.

(trigo, maíz, hortalizas, lino y frutas) y explotaciones ganaderas y forestales. Se produjo, por lo tanto, una especialización en la producción de aquellos productos demandados por las áreas urbanas ²¹⁶.

C.23.- Población de los municipios atravesados por la línea de Amorebieta a Guernica y Pedernales. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Amorebieta-Echano	4.660	4.895	5.084	5.971	100	105,04	109,10	128,13
Múgica	2.564	2.647	2.714	2.844	100	103,24	105,85	110,92
Guernica y Luno	7.426	7.774	8.974	9.566	100	104,69	120,85	128,82
Busturia	1.584	1.648	1.751	1.749	100	104,04	110,54	110,42
Pedernales	345	424	430	529	100	122,90	124,64	153,33
Mundaca	1.916	1.862	1.835	1.812	100	97,18	95,77	94,57
Bermeo	9.061	9.766	10.517	10.921	100	107,78	116,07	120,53
<i>Total</i>	27.556	29.016	31.305	33.392	100	105,30	113,61	121,18

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

En cuanto a la evolución demográfica del área recorrida por la línea de Amorebieta-Guernica-Pedernales, fue pareja al desarrollo industrial de la zona. Caracterizada por una emigración hacia los puntos de desarrollo industrial comarcal, o del Medio y Bajo Ibaizabal, esto se vio reflejado en los bajos índices de crecimiento ²¹⁷. Por lo tanto, se dio un crecimiento demográfico sostenido en los términos de carácter industrial, mientras que en los de predominio rural, caracterizados por la emigración, la población se mantuvo sin grandes descensos de los índices.

¿Qué peso específico tuvo el ferrocarril en este comportamiento? Sin duda alguna, constituyó un factor más para el mantenimiento de las acti-

²¹⁶ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 747-771, 776-792, 793, 848, 833-839. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. II. Págs. 133-145, 209-212, vol. III. Págs. 17-37, 149-162, 225-228. En Múgica, las explotaciones ganaderas se especializaron además de en la cría de bovino, característica de la comarca, en la cría del ganado de cerda. En la zona de Busturia se tiene constancia a mediados del siglo XIX de la presencia de pequeños talleres de madera y textil, al igual que de una floreciente industria de porcelana, de las que en la época de nuestro estudio no se tiene constancia alguna.

²¹⁷ Estos eran menores en aquellos municipios en los que las actividades rurales eran predominantes, Múgica y Busturia, y en aquellos en los que se veían compaginadas con otro tipo de actividades tradicionales no industriales, Mundaca. Frente a este estancamiento demográfico, destaca el crecimiento parejo de Amorebieta, Guernica y Bermeo, siempre dentro de unos límites del 20 y el 30 por ciento para la totalidad de la etapa estudiada.

vidades económicas de la zona, y su especialización en función de las bases ya existentes y de la demanda sostenida de estas producciones. Las actividades pesqueras de esta zona contaron en el ferrocarril, con un instrumento indispensable para abastecer a las zonas de la comarca de Bilbao y del Duranguesado. Mientras, la apertura de nuevas vías de comunicación favoreció el asentamiento de nuevos tipos de producción entroncados con los sectores tradicionales, como ocurrió en Guernica con la metalurgia. Por último, el ferrocarril también permitió el acceso a los mercados de los productos agropecuarios de la zona, permitiendo la especialización de las producciones.

Las líneas que enlazaban Bilbao con Plencia fueron el resultado de dos construcciones ferroviarias de distinta naturaleza, pero con el punto común de formar una zona residencial y de esparcimiento para Bilbao y las localidades de la ría. El ferrocarril de las Arenas manifestó desde sus orígenes una clara vocación por el transporte de pasajeros. Pero también fue un fiel exponente de la vinculación entre los intereses económicos de un grupo familiar, como el de Aguirre-Coste que controlaba la mayor parte del territorio edificable entre Leioa y Getxo, con la promoción inmobiliaria y turística de la zona, que concluirá con la creación del área residencial Las Arenas-Neguri.

C.24.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Bilbao a Las Arenas y Plencia. Año 1900-1907

SECTORES	Lejona		Guecho		Berango		Sopelana		Urduliz		Plencia		Totales	
	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907	1900	1907
Alimentación		1	2								2		4	1
Electricidad			1	1									1	1
Material de construcción		1	2	3					1	1			3	5
Metalurgia	1	1	2	3									3	4
Papelera														
Química	1												1	
Textil														
Otros sectores														
<i>Total</i>	2		7						1		2		12	11

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Vizcaya. Estadística industrial de la provincia. Años 1900 y 1907.

En las actividades económicas de esta zona se constata el predominio de tres sectores, la alimentación, materiales de construcción y la metalurgia. Era, por lo tanto, una industria especializada hacia el consumo urbano de la comarca de Bilbao, y que se encontraba asentada en la zona com-

prendida entre Erandio y Guecho, es decir en las cercanías de la capital vizcaína ²¹⁸. Por el contrario, las actividades económicas de Berango, Sopelana, Urduliz y Plencia eran netamente agropecuarias. Una vez construido el ferrocarril tuvo lugar una especialización hacia productos hortícolas con destino a Guecho y Bilbao ²¹⁹. Por lo tanto, el ferrocarril propició el desarrollo industrial y la especialización agropecuaria de la zona a la que servía, al conectar las áreas de producción con las de consumo.

C.25.- Población de los municipios atravesados por la línea de Bilbao a Las Arenas y Plencia. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Bilbao	102.845	117.079	146.019	179.570	100	113,84	141,98	174,60
Lejona	1.846	2.347	3.249	5.096	100	127,14	176,00	276,06
Guecho	5.442	7.359	11.399	16.859	100	135,23	209,46	309,79
Berango	716	821	956	1.359	100	114,66	133,52	189,80
Sopelana	841	915	1.066	1.353	100	108,80	126,75	160,88
Urdúliz	728	777	847	989	100	106,73	116,35	135,85
Plencia	1.537	1.678	1.880	2.176	100	109,17	122,32	141,57
<i>Total</i>	113.955	130.976	165.416	207.402	100	114,94	145,16	182,00

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

Desde el punto de vista demográfico, el crecimiento de la población fue inversamente proporcional a medida que nos alejamos de Bilbao. Este aumento era mayor en aquellos municipios (Erandio, Lejona y Guecho) donde se encontraba asentada la industria de la zona, y que eran también residencia de la mano de obra que trabajaba en el área de la ría y de

²¹⁸ Jose M.^a Beascoechea: «Desarrollo económico y urbanización...», op. cit., págs. 59-63. En Lejona, junto a la producción de tubos y metales, se elaboraban vidrios y botellas, y dentro del sector alimenticio, quedaba constatada una fábrica dedicada a la producción de alcoholes. Por último, el sector químico estaba representado por la producción de bujías. En cuanto a Guecho, hay que indicar que la industria asentada en este municipio (fabricación de mosaicos hidráulicos y piedra artificial, fábricas de bebidas gaseosas, producción eléctrica, alfileres, cables, maquinas para arreglar automóviles y bicicletas, talleres de joyería, fábrica de papel pintado y otra dedicada a la elaboración de jabón y aceites), era un tipo de industria destinada a una demanda muy puntual y encuadrada dentro de un nivel de vida medio-alto.

²¹⁹ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 680, 696-698. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. II. Págs. 129-132, vol. III. Págs. 295-299, 313-318.

las clases privilegiadas ²²⁰. Como consecuencia del incremento industrial de esta zona y la mejora de las comunicaciones, el crecimiento de la población fue mayor para la totalidad de las poblaciones en los años veinte.

En resumen, la construcción de las líneas ferroviarias de Bilbao a Plencia supuso la integración de la zona que recorría en el área de influencia directa de Bilbao. Al mismo tiempo, favorecieron la integración de las áreas rurales en la economía de mercado regida por Bilbao.

Las zonas por las que discurrían las líneas de Bilbao a Lezama y de Luchana a Munguía, contaban con una característica diferenciadora con respecto a las otras líneas comarcales vizcaínas: su especialización en la producción agropecuaria con destino a los mercados de la ría, con escasa presencia en la época de nuestro estudio de actividades económicas industriales ²²¹.

La línea de Bilbao a Lezama, Begoña y Sondica, inaugurada en 1895, recorría los términos de Lezama, Zamudio y Derio, encuadrados en la parte superior de río Asua. De carácter netamente rural, se establecía un tráfico ferroviario diario de personas y mercancías con destino a Bilbao. Entre estos viajeros, se contaba personal de servicio y vendedores de productos agropecuarios (lavanderas, labradores, lecheras). Mientras, desde Bilbao se expedían por esta línea productos más especializados (vinos, aguardientes, harinas, carbón, maderas y piedra) ²²².

Por lo que se refiere a la línea de Luchana a Munguía, recorría Lujua y Sondica hasta llegar a Munguía. Mientras que los términos próximos a Bilbao se especializaron en productos perecederos destinados a esta villa (leche, hortalizas y frutas), la comarca de Munguía, se especializó sobre todo en el sector ganadero ²²³.

Por lo tanto, las áreas recorridas por las líneas de Bilbao a Lezama y de Luchana a Munguía, se especializaron en el abastecimiento de comes-

²²⁰ En estos dos municipios la población llegó a triplicarse. A medida que la línea férrea se acercaba hacia Plencia, los índices fueron decreciendo, en Berango, la población se duplicaba, y en Sopelana, Urdúliz y Plencia, los índices de crecimiento se mantuvieron entre un 35 y un 60 por ciento.

²²¹ El valle de Asúa estaba recogido en diferentes planes de desarrollo industrial promovidos por las instituciones vascas a finales del siglo pasado, en los que se recogía la interacción del ferrocarril y del transporte marítimo, a través de la construcción de diversos canales, como el medio indispensable para dotar a esta zona de la infraestructuras necesarias para el asentamiento industrial en ella.

²²² A.G.A. Obras Públicas. *Proyecto del Ferrocarril de Bilbao a Lezama*. Memoria descriptiva. Caja 27.355.

²²³ A.D.P.V. Ferrocarriles y tranvías. Carpeta 1.624. *Proyecto de Ferrocarril de Luchana a Munguía*, Memoria descriptiva. Zona de gran riqueza pecuaria, la comarca de Munguía abastecía a Bilbao, su entorno y buques que fondeaban en el puerto, de ganado proveniente de Asturias y Cantabria, desde donde se traía para ser engordado. También destacaba la producción de leña menuda con destino a Bilbao.

tibles precederos para Bilbao y su entorno. El desarrollo de estas actividades, no se vio acompañado en el periodo que estudiamos por el asentamiento de nuevos sectores industriales ²²⁴. De ahí la emigración hacia las áreas industriales cercanas ²²⁵, aunque en los años veinte, con la mejora de las comunicaciones esta sangría de la población se redujo.

C.26.- Población de los municipios atravesados por la línea de Bilbao a Lezama y de Luchana a Munguía. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Bilbao	102.845	117.079	146.019	179.570	100	113,84	141,98	174,60
Santa María de Lezama	1.060	1.201	1.270	1.465	100	113,30	119,81	138,21
Munguía	4.621	5.299	5.453	5.000	100	114,67	118,00	108,20
<i>Total</i>	108.526	123.579	152.742	186.035	100	113,87	140,74	171,42

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

Como consecuencia de la integración de esta población en las actividades industriales, se produjo un proceso característico de las zonas próximas a Bilbao en las que aún permanecía una economía rural. Se trata de la *dedicación parcial* de sus habitantes a las actividades agropecuarias, que compaginaban con sus trabajos en las fábricas. Se dio, por lo tanto, una especialización económica favorecida por la accesibilidad a los mercados urbanos, y que complementaba la economía familiar.

En Guipúzcoa tan sólo se explotaban en la época de nuestro estudio, dos líneas de carácter comarcal, el *Ferrocarril de San Sebastián-Hernani*, y el *Ferrocarril de Zumarraga a Zumaya* o del Urola. La construcción de estas líneas obedeció a criterios muy diversos. Mientras que el ferrocarril de San Sebastián a Hernani surgió como una línea de carácter rural para abastecer de alimentos a la comarca de San Sebastián y facilitar el transporte de viajeros, el Ferrocarril del Urola nació por la necesidad de dotar a una de las comarcas más importantes guipuzcoanas de un medio de transporte del que había sido relegado.

²²⁴ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo V. Págs. 825-827, 839-846. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Vizcaya*. Vol. III. Págs. 163-172.

²²⁵ Así se puede comprobar en los índices un decrecimiento de la población en los municipios de Lezama y de Munguía, en los que la evolución de la población se mantuvo en las dos primeras decenas del siglo, como consecuencia de la emigración anteriormente citada.

El trayecto del *Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* era prácticamente paralelo al de la línea de Madrid-Irún desde Hernani hasta San Sebastián con la que enlazaba directamente. Este ferrocarril concebido con carácter rural, pronto se convirtió en un tren de cercanías para la comarca de San Sebastián ²²⁶.

C.27.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de San Sebastián a Hernani. Año 1915

SECTORES	San Sebastián	Urnieta	Hernani	Totales
Alimentación	16	1	2	19
Electricidad	2		3	5
Material de construcción	26	3	5	34
Metalurgia	15		1	16
Papelera	2		1	3
Química	7	1	2	10
Textil	10	1	2	13
Otros sectores	32		1	33
<i>Total</i>	110	6	17	133

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

C.28.- Población de los municipios atravesados por la línea de San Sebastián a Hernani. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
San Sebastián	41.200	53.090	67.281	85.554	100	128,86	163,30	207,66
Urnieta	2.084	2.192	2.097	2.339	100	105,18	100,62	112,24
Hernani	3.672	4.326	5.405	6.282	100	117,81	147,19	171,08
Total	46.956	59.608	74.783	94.175	100	126,94	159,26	200,56

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

En cuanto a las actividades económicas de los términos directamente afectados por esta línea, se observa la dicotomía existente entre Hernani y

²²⁶ *Ibidem*. Págs. 570-574. En 1912 tuvo lugar la electrificación del ferrocarril, que dio paso a la utilización de elementos de tracción propios de los tranvías, por lo que a veces, este ferrocarril ha sido considerado también como tranvía.

Urnieta. Mientras que en Hernani la diversificación industrial fue mayor, en Urnieta la menor dedicación a las actividades industriales se vio complementada con el desarrollo de actividades agropecuarias con destino a los mercados industriales de la comarca de San Sebastián. La misma dicotomía se observa en la evolución de la población de ambos municipios: en Hernani el crecimiento fue sostenido hasta casi duplicarse en el periodo de la muestra; por el contrario, en Urnieta se observan las oscilaciones propias de una zona agraria caracterizada por la emigración hacia los puntos industriales cercanos.

En resumen, el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani fue el único ferrocarril comarcal que partía de San Sebastián. Su evolución como un ferrocarril de cercanías de tipo mixto, tanto industrial como rural, al igual que su dedicación al transporte de viajeros, favoreció su explotación y consolidación como medio de transporte en la comarca a la que servía.

C.29.- Industria asentada en las poblaciones atravesadas por la línea de Zumárraga a Zumaya. Año 1915

SECTORES	Zumárraga	Azcoitia	Azpeitia	Cestona	Zumaya	Totales
Alimentación	1		2			3
Electricidad			1			1
Material de construcción	2		4	7	2	15
Metalurgia	4		3	1	4	12
Papelera						
Química						
Textil		8				8
Otros sectores	5		6			11
<i>Total</i>	12	8	16	8	6	50

Fuente, elaboración propia a partir de: Consejo provincial de Fomento de Guipúzcoa. Estadística industrial de la provincia. Año 1915.

Con la inauguración del *Ferrocarril del Urola* en 1926, la última comarca guipuzcoana que no contaba con una línea ferroviaria pudo disfrutar de ella. El valle del Urola había sido una de las rutas tradicionales entre el interior de la península y la costa guipuzcoana, a pesar de ello, con las primeras construcciones ferroviarias, tan solo el alto y bajo Urola contaban con este medio de transporte, mientras que la zona media del valle (Azcoitia, Azpeitia y Cestona) carecía de este medio de comunicación ²²⁷. De

²²⁷ La zona del Alto Urola, prolongación del valle de del Ibaizabal hacia el Goiherri, se vio favorecida con la construcción del ferrocarril de Madrid a Irún. Con posterioridad, la construcción de la línea de vía estrecha de Durango a Zumárraga consolidaba la situación de este término con el nudo de comunicaciones entre las líneas férreas que se dirigían hacia

relieve accidentado, esta comarca había centrado sus actividades económicas en sectores tradicionales: materiales de construcción (extracción de piedra y producción de cemento en Cestona y Azpeitia), explotaciones madereras, o elaboración de tejidos y trenzados para alpargatas (Azcoitia)²²⁸.

Su tardía construcción hace que la explotación del ferrocarril se realizara en unos años que rebasan las fechas de la documentación disponible. Aún así, hemos querido presentar los datos referentes a las estadísticas de 1915 y 1920 para los municipios de Zumárraga, Azcoitia, Azpeitia, Cestona y Zumaya, y observar de este modo la evolución de los municipios en función de la presencia del ferrocarril en las cabeceras del valle.

Desde el punto de vista industrial, en 1915 destaca en Azcoitia, Azpeitia y Cestona la presencia de sectores tradicionales (textil, cemento)²²⁹ que sin dificultad podían dar salida a sus producciones a través de las cabeceras del valle. La producción textil de Azcoitia se transportaba hasta la estación de Zumárraga, y los cementos de Cestona eran llevados hasta el puerto de Zumaya. Hubo, por lo tanto, una especialización en función de la cercanía a las rutas de transporte ferroviario y marítimo.

¿Influyó la falta del ferrocarril en el estancamiento industrial del Valle del Urola? En primer lugar, la presencia de las líneas ferroviarias en las cabeceras superior e inferior del valle, condicionaron la distribución de los sectores industriales. La producción textil se desarrolló en la parte alta, cerca de Zumárraga, punto de conexión de las líneas de vía ancha y vía estrecha. La producción de la industria de Azpeitia, en la zona media del valle, se orientaba hacia un mercado más próximo. Y por último, la elaboración de cementos, caracterizada por su gran volumen, se encontraba en la zona baja, cercana al puerto de Zumaya..

En su totalidad, el crecimiento de la población de valle del Urola fue sostenido, y los datos de los términos de Azcoitia, Azpeitia y Cestona, poco variaban de los aportados para las zonas de Zumárraga y Zumaya, recorridas estas últimas por el ferrocarril. En este aspecto, ningún dato aporta un comportamiento diferencial entre aquellas que estuvieron o no recorri-

la costa por el valle del Deba. Por último, con la construcción de la línea ferroviaria de Elgoibar a San Sebastián, esta zona de la costa quedó inscrita dentro de las líneas de vía estrecha que enlazaban las capitales de Vizcaya y de Guipúzcoa.

²²⁸ Carreras Candi, Francisco. *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Tomo IV. 813-821, 827-832, 840-844. Haramburu. *Enciclopedia Histórico-geográfica de Guipúzcoa*. Vol. II, 154-190, 282-293.

²²⁹ En Azcoitia, el predominio del sector textil era absoluto. El tratamiento de algodón, yute y lana concentraron esta actividad textil, destinada básicamente a la elaboración de hilados y tejidos de algodón y yute, trenzas para alpargatas, y alpargatas. En Azpeitia, la actividad industrial se encontraba más diversificada, centrándose en la fabricación de muebles, extracciones madereras y de yeso, y la fundición de hierro, bronce y cobre. Por último, en Cestona, el sector dominante era la elaboración de cementos, seguidos por la presencia de una fundición de hierro.

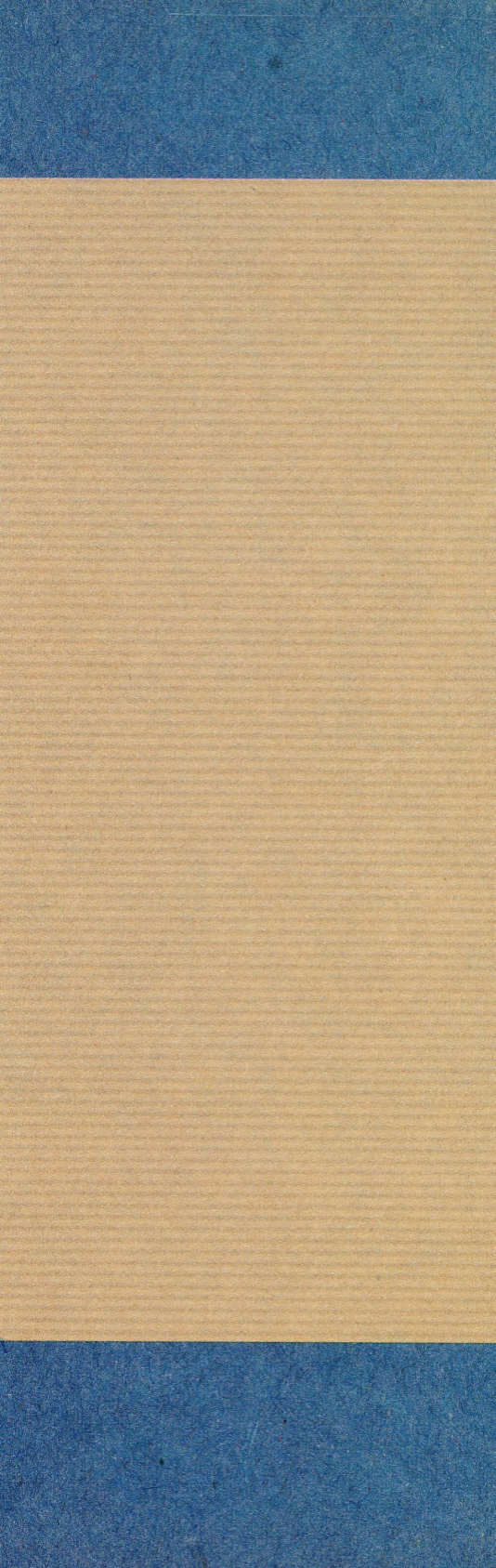
das por el ferrocarril. Por ejemplo, Azcoitia, y Azpeitia, en distintas circunstancias desde el punto de vista ferroviario, recogieron unos de los índices más altos de esta comarca.

C.30.- Población de los municipios atravesados por la línea de Zumarraga a Zumaya. Años 1900-1930

MUNICIPIOS	1900	1910	1920	1930	INDICES			
					1900	1910	1920	1930
Zumárraga	2.034	1.942	2.086	2.480	100	95,48	102,56	121,93
Azcoitia	5.506	5.883	6.675	7.557	100	106,85	121,23	137,25
Azpeitia	6.066	6.692	6.941	7.848	100	110,32	114,42	129,38
Cestona	2.661	3.009	2.998	3.128	100	113,08	112,66	117,55
Zumaya	2.404	2.668	2.900	3.144	100	110,98	120,63	130,78
<i>Total</i>	18.671	20.194	21.600	24.157	100	108,16	115,69	129,38

Fuente: elaboración propia a partir de Gobierno Vasco. Dirección de Estadística, Alava. Vizcaya. Guipúzcoa. Evolución de la Población. Periodo 1900-1981.

Después de la construcción de la línea del Urola la tónica general de las actividades industriales de la comarca poco varió. No hubo incentivos que generasen una amplia demanda de transporte. Tan sólo el transporte de viajeros hacia el santuario de Loyola, en Azpeitia, permitía en los meses de verano un respiro a la lánguida explotación del Ferrocarril del Urola.



Al analizar la historia del tendido ferroviario vasco, aparece el llamativo hecho que para fines del siglo XIX estaban ya construidas, en fase de instalación o en avanzado proyecto las que serían las líneas férreas básicas. De manera que los escasos ferrocarriles que se planificaron o construyeron después de 1900 tuvieron que adaptarse a la estructura ferroviaria trazada el siglo anterior, a la que simplemente complementaban, intentando comunicar a alguna comarca que había sido marginada en las iniciativas del XIX. Por ello, al estudiar las necesidades a las que respondió la red ferroviaria vasca necesariamente hay que enmarcarla en el desarrollo económico del siglo XIX, así como, en un planteamiento general, dentro de un proceso de más amplio alcance como fue la construcción de los ferrocarriles españoles, que desde 1856 entraron en su momento álgido. Y es que la red ferroviaria vasca se integró plenamente dentro de la red general española, al fracasar los intentos que primaban la posibilidad de incorporar el ancho de vía europeo. La influencia en el País Vasco de las grandes líneas ferroviarias españolas fue decisiva.